

નિવેદન

શ્રી ફાર્ગસ ગુજરાતી સભાના વ્યવસ્થાપક મંડળે ગુજરાતી ભાષામાં વિજ્ઞાનવિષયક ગ્રંથોને ઉત્તેજન આપવાના સભાના એક વિશેષ હેતુરૂપે અનુસરીને તે સંબંધી યોજના ઘડવાનું કામ મંડળના સભ્ય શ્રી પોપટલાલ ગોવિંદલાલ શાહ, એમ. એ., બી. એસ. સી., ને સોંપી એક યોજના સને ૧૯૩૦ માં તૈયાર કરાવી અને સને ૧૯૩૧ માં તે અનુસાર ગ્રંથોના પારિતોષિક, છપામણી વગેરે માટે રૂ. ૨,૦૦૦ સુધી ખર્ચ કરવાનું કરાવેલું છે.

ગુજરાતી સાહિત્યમાં વિજ્ઞાનવિષયક પુસ્તકોની સંખ્યા ધણી જ ઓછી છે, તેથી કોઈ પણ દિશામાં તે વધે, એ હજી છે. તે છતાં ગુજરાત વિષે બધાં વૈજ્ઞાનિક તત્ત્વો એકઠાં કરવાના વિશિષ્ટ હેતુથી, તેમ જ શ્રી ફાર્ગસ ગુજરાતી સભાના ગુજરાતી સાહિત્યને અને સાથે સાથે ગુજરાતને લગતા ઇતિહાસ, વિજ્ઞાન આદિ સાહિત્યના પ્રચારનો આશય લક્ષમાં રાખીને, ગુજરાત સંબંધી જ એવાં પુસ્તકો તૈયાર કરાવવાનું કાર્ય પ્રથમથી જ છપાડવામાં આવેલું છે. તે જ હેતુસર નીચેના વિષયો હપ્ત ૧૫૦ થી ૨૦૦ પાનાંના બૂદા બૂદા ગ્રંથો તૈયાર કરાવવા માટે વિજ્ઞાનપ્રિય લેખકો સાથે યત્નવ્યવહાર ચલાવાયો હતો.

- (૧) ગુજરાતની ભૌગોલિક રચના—Geography of Gujarat, Physical and Commercial, Geology, Soils; Agriculture.
- (૨) ગુજરાતની ખનીજ અને રાસાયણિક સંપત્તિ—Mineralogy Petrology and Chemical Resources.
- (૩) ગુજરાતનાં હવામાન—Meteorology of Gujarat.
- (૪) ગુજરાતની વનસ્પતિ—Flora of Gujarat.
- (૫) ગુજરાતનાં પ્રાણીઓ—Fauna of Gujarat.

લેખકે દરેક પુસ્તકમાં તે તે વિષયના અર્ગમીન દૃષ્ટિએ વિવેચન, હપ્તમાં તે વિષયમાં ગુજરાતમાં થયેલા અત્યાદ્ય રૂઢીનાં અન્વેષણોનો રત્નમય સંગ્રહ કર્યો, એમ કરાવેલું છે.

આ સંબંધી ઘણા પત્રવ્યવહારો પણ જે લેખકોએ પોતે માથે લીધેલું કામ ઉણી લીધું છે, અને બાકીની ચોજના વ્યવહારમાં ઉતારાઈ છે અત્યાર સુધીમાં ‘પૃથ્વીનો ઉત્તિદાસ,’ ‘શુન્નરાતનાં હવામાન અને આબોહવા’ તથા ‘જીવન અને ઉત્તાન્તિ,’ જે ત્રણ પુસ્તકો તેના લેખકોના સહકારથી પ્રકટ થયાં છે.

આ પ્રકારના રાષ્ટ્રીય સંશોધન તેમજ વૈજ્ઞાનિક સિદ્ધાન્તોનું નિરૂપણ કરનાર આ ચોથું પુસ્તક છે, જે કે એક રીતે તેને હું ગણુ છું. કારણ કે ૧૯૧૪ માં વિજ્ઞાનવિષયી સાહિત્યના પ્રસાર અર્થે સમાના તે વેળાના પ્રમુખ શ્રી ન્યાયમૂર્તિ મી. એફ સી બીમન, આઈ સી એસ નંદ પ્રમુખત્વે ધ્યેવા કરાવ અનુસાર જે વિજ્ઞાનવિષયી પુસ્તકો સમાના પૂરા આશયથી પ્રકટ થયેલાં છે.

પ્રસ્તુત પુસ્તક “શુન્નરાતનું પ્રાકૃતિક અને વ્યાપારી ભૂગોળવિજ્ઞાન” અંગ્રેજી બાદશીબોય મેમસ’ મેલેજના પ્રો ગ્રા રા કોગીવાલ ગિરધરવાલ મહેતા, એમ ગમે ધણા અમપૂર્વક તૈયાર કર્યું છે, અને સુબલ ધુની-વસીંદીએ, પોતાના ૧૯૩૩ ના “શ્રી નારાયણ મહાદેવ પરમાનંદ પારિ-તોષિક” વાળા “શુન્નરાતનો વ્યાપાર અને વ્યવહાર”-જે નિબંધને આ પુસ્તકમાં સામેલ કર્યા હેવાની ખગવાનગી આપી છે, તે માટે એ બન્નેનો અહીં સભા તરફથી આ તો આભાર માનવો ધટે છે.

પુસ્તકો, લેખો અને વ્યાખ્યાનો દ્વારા શુન્નરાતી બાષામાં વૈજ્ઞાનિક સાહિત્યની અભિવૃદ્ધિ સાધવા માટે શ્રી ફાર્જસ શુન્નરાતી સભા વિજ્ઞાન-નિધિમાં વિદ્વાનોના વધુ સહકારની આશા રાખે છે.

વિજ્ઞાનવિષયી સાહિત્ય સચિત્ર હોય એ અભિમત હોઈને ઉપયોગી નકશાઓ અને આ આકૃતિઓ પુસ્તકમાં દાખલ કરવાં છે આવાં પુસ્તકોનો સુલભતાથી પ્રસાર થાય, એ વિચારવા યોગ્ય હોઈને પુસ્તકનો પ્રસિદ્ધિપર્ચ બારે થયેા હોવા છતાં તેની કિંમત ૦-૧૨-૦ ના ગણેલી છે આગા છે કે શુન્નરાતી વાચકવર્ગ સમાના આ ઉદ્દેશને સત્કારશે.

બુધવાર, તા ૧૭ ૩ ૩૭

૩૧૫, શ્રી ફાર્જસ શુન્નરાતી સભા

મન્દિર સુબલ નં ૪

નિવેદક

અ બાલાલ જી. જાની

સહાયક મંત્રી, શ્રી ફા શુ સભા

પ્રસ્તાવના

હાલના શિક્ષણમાં ભૂગોળનું સ્થાન

હિન્દના આધુનિક શિક્ષણમાં ભૂગોળના વિષય તરફ પૂરતું ધ્યાન અપાતું નથી. પ્રાથમિક શાળાઓમાં હજુ ભૂગોળનું શિક્ષણ માત્ર શહેરો, નદીઓ કે પર્વતોનાં નામ અને તે ક્યાં આવેલાં છે તે ગોખાવવામાં જ સમાપ્ત થાય છે. માધ્યમિક શાળાઓમાં પણ ઘણે ભાગે એ જ પ્રકારની સ્થિતિ જોવામાં આવે છે. પરિણામ એ આવે છે કે નામ ગોખવા ટેવાઈ ગયેલા વિદ્યાર્થીને પર્વત, નદી કે અન્ય પ્રાકૃતિક રચનાની વ્યાવહારિક ઉપયોગિતા સમજાતી નથી અને નકશા ઉપર ઝડપથી સ્થળો ખતાવવા ટેવાઈ ગયેલા વિદ્યાર્થીને તે સ્થળ કઈ દિશામાં આવેલું છે, અથવા તે કેવી રીતે ત્યાં જઈ શકાય છે તેનું જ્ઞાન થતું નથી. શાળાના આવી જાતના અભ્યાસક્રમથી ભૂગોળનો વિષય તદ્દન રસહીન અને અગ્રિય બને તેમાં કંઈ આશ્ચર્ય નથી. આ સ્થિતિ માટે જેટલો હાલની શિક્ષણશૈલીનો દોષ છે તેટલો દોષ શાળાઓમાં ભૂગોળ શિખવતા શિક્ષકોનો પણ છે. યુનિવર્સિટી તરફથી અપાતી કેળવણીમાં જૂદી જૂદી ભાષાઓ, ગણિત, તત્ત્વજ્ઞાન, ઇતિહાસ વગેરે વિષયો પ્રત્યે ઘણું ધ્યાન આપવામાં આવે છે, પરંતુ પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિની વ્યાવહારિક ઉપયોગિતા શિખવતી ભૂગોળવિદ્યાની મુજબ જ અવગણના થાય છે. યુનિવર્સિટીના અભ્યાસક્રમમાં ભૂગોળના વિષયને હાખત્ર દરવાની જેટલી હાલ આવશ્યકતા છે તેથી ખરેખર સધારે ભૂગોળશિક્ષણની વર્તમાન પદ્ધતિમાં ફેરફાર કરવાની જરૂર છે.

રાષ્ટ્રીય ભૂગોળની અવગણના

ભૂગોળશિક્ષણની બીજી મોટી ખામી એ છે કે દુનીયાના અન્ય ખંડોની ભૂગોળ વિગતવાર શિખવવામાં આવે છે, ત્યારે હિન્દની ભૂગોળ વિશે માત્ર ઉપરચોટીયું જ્ઞાન આપવામાં આવે છે. તેનું પરિણામ એ આવે છે કે આખી પૃથ્વી વિશે માહિતી ધરાવતો વિદ્યાર્થી પોતાના જ દેશ વિશે ઘણું જાણે છે. યુરોપના સ્વીટ્ઝર્લેન્ડમાં કુદરતી સૌન્દર્ય ધણું છે, ઇંગ્લાંડનું ન્યુકેસલ લોખંડના ઉદ્યોગ માટે પ્રખ્યાત છે, સ્કોટલેન્ડના લોકો સૈનિક તરીકે પ્રસિદ્ધ છે, વગેરે માહિતી જાણનાર વિદ્યાર્થીને ઘણી વાર એટલું જ્ઞાન નથી હોતું કે હિન્દુસ્તાનમાં કાશ્મીર કુદરતી સૌન્દર્યનું ધામ છે, જમશેદપુર લોખંડના ઉદ્યોગનું મથક છે, અને ગુરખા લોકો બહાદુર સૈનિક તરીકે જાણીતા છે. ભૂગોળશિક્ષણમાં આથી હિન્દુસ્તાનને પ્રાધાન્ય મળવાની ખાસ જરૂર છે. યુરોપ જેવડા વિસ્તારવાળા ભરતખંડના વિવિધ પ્રાંતો યુરોપના સ્વતંત્ર દેશો જેટલા છે. હિન્દુસ્તાનની વિગતવાર ભૂગોળ લખાય તો તેમાંથી ઘણું જાણવાનું મળે તેમ છે. દરેક પ્રાંતમાં કે કે કુદરતી સમૃદ્ધિઓ આવેલી છે; કાશ્મીરમાં અજબ કુદરતી રમણીયતા છે; બંગાળમાં રસાળ ભૂમિ અને માદકસર આબોહવા છે; મહારાષ્ટ્રમાં મોટે ભાગે ગગનચુમ્બી પહાડો આવેલા છે; સિંધ અને રજપૂતાનામાં રણો છે; પશ્ચિમ ગુજરાતમાં દરેક પ્રકારની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ ઉપરાંત તેને બાપારી પ્રદેશ બનાવનાર સમુદ્ર-કિનારો છે. આથી જેટલી હિન્દના ભૂગોળશિક્ષણની જરૂર છે, તેટલી જરૂર તેના દરેક પ્રાંતના ભૂગોળશિક્ષણની પણ છે.

રાષ્ટ્રીય ભૂગોળના પુસ્તકોની આવશ્યકતા

ભૂગોળના વિષયમાં શિક્ષકો અને શિષ્યો બંનેને રસ પડે તેવા પુસ્તકોની દાલ મોટી જોઈ છે. એકમા હિન્દુસ્તાનની ભૂગોળ દલુ વિસ્તાર-પૂર્વક લખાવામાં આવી નથી. પૃથ્વીની ભૂગોળના પુસ્તકમાં હિન્દ

વિશે થોડાં પાનાંનું માત્ર વર્ણન આવે છે તેમાં જ અખિલ હિન્દની ભૂગોળનો સમાવેશ થાય છે. તે જ સાબીત કરે છે કે હિન્દના કેળવણીના સંસ્થાલકો આ વિષય પ્રત્યે કેટલી ઉદાસીનતા દર્શાવે છે. પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ અને ભાષા શ્યાનમાં લઇને હિન્દના ધણા કુદરતી વિભાગો થઈ શકે તેમ છે, એટલે દરેક કુદરતી વિભાગનો સંપૂર્ણ રીતે ભૌગોલિક અભ્યાસ થાય તો એકંદરે ધણો લાભ થઈ શકે તેમ છે.

હિન્દમાં રાજકીય સગવડ માટે પ્રાંતના પશુ રાજકીય વિભાગો પાડેલા છે. આ મોટામાં મોટી ખામીને લઇને કોઈ પશુ કુદરતી વિભાગનો સંગીન અભ્યાસ થવો મુશ્કેલ છે. મુંબઈ પ્રદેશો જો કે રાજકીય વિભાગો અને દેશી રાજ્યોમાં વહેંચાઈ ગયેલા છે, પશુ તેના પાંચ કુદરતી વિભાગો થઈ શકે તેમ છે. ઉત્તર તરફનો રણપ્રદેશ સિંધ કહેવાય છે કે જ્યાં સિંધી ભાષા બોલાય છે. સામાન્ય રીતે મેદાનવાળો મધ્યસ્થ વિભાગ ગુજરાત કહેવાય છે કે જ્યાં માત્ર કચ્છ સિવાય સર્વત્ર ગુજરાતી ભાષા બોલાય છે. પશ્ચિમમાં જ્યાં ગુજરાતી અને મરાઠી મિશ્ર ભાષા બોલાય છે તે ખાનદેશ કહેવાય છે, મહારાષ્ટ્રના ઉચ્ચપ્રદેશમાં મરાઠી ભાષા બોલાય છે, એટલે તે પશુ કુદરતી વિભાગ છે. છેક દક્ષિણમાં કોંકણ વિભાગ આવેલો છે કે જ્યાં તકુન જૂદી પ્રાકૃતિક રચના આવેલી છે અને કોંકણી ભાષા બોલાય છે. આવા દરેક વિભાગવાર ભૂગોળનાં પુસ્તકો લખાવાની ધણી આવશ્યકતા છે.

પ્રસ્તુત પુસ્તક વિષે

ગુજરાતી ભાષામાં સાહિત્ય સંબંધી પુસ્તકો ધણાં લખાયાં છે, અને દિનપ્રતિદિન તેમાં વૃદ્ધિ થતી જાય છે, પરંતુ મોટામાં મોટી ખોટ વિજ્ઞાનવિષયક પુસ્તકોની છે. તાજેતરમાં શ્રી કાર્પસ ગુજરાતી સભાએ તે સંબંધી યોજના બૂદી કાઢી છે અને હું કે સમયમાં ગુજરાતી સાંચકવર્ગને તેના અમૂલ્ય લાભ મળશે. આ યોજના અનુસાર મેં

“ગુજરાતનું ભૂગોળવિજ્ઞાન” એ નામનું પુસ્તક લખવાની તક આપવામા આવી તે માટે સભાનો અત્યંત ઉપકાર માનું છું મુખર્ધી યુનિવર્સિટી તરફથી સને ૧૯૩૩ માં જાહેર થયેલા “શ્રી નારાયણ મહાદેવ પરમાનંદ પાઠિતોષિક નિબંધ”ની હરીશાઈમા એ ભાગ લીધેલો અને મારો નિબંધ પારિતોષકને યોગ્ય સ્વીકારાયેલો આ નિબંધનો વિષય “ગુજરાતનો વ્યાપાર અને વ્યવહાર હોવાથી તેને યોગ્ય ફેરફાર સાથે આ પુસ્તકમા ‘વ્યાપારી વિભાગ’ તરીકે જોડી દેવામા આવ્યો છે આ પ્રમાણે પ્રાકૃતિક અને વ્યાપારી ભૂગોળવિજ્ઞાનનો સમન્વય કરીને આ પુસ્તક ગુજરાતને ચરણે મૂકવાની અનુકૂળતા કરી આપવા માટે સભાને ધન્યવાદ ઘટે છે વળી સભાના વિજ્ઞાનપ્રિય સભ્ય રા. પોપટલાલ ગોવિંદનાન શાહ, એમ એ, બી એસ સી, કે જેમની સનાદ અને સૂચનાથી આ ગ્રંથનો પ્રથમ ભાગ લખવા હું પ્રેરાયો અને સાથે નિબંધ છપાવવાની પણ પ્રવૃત્તિ થઈ તે માટે એમનો પણ આ રથમે આભાર માનું છું

આ પુસ્તક લખવામા મોટા ભાગે જૂઠા જૂઠા જુલ્યા અને એન્જનીયરીના સરકારી જેઝીયરોનો આધાર લેવામા આવ્યો છે સાળામા ચાલતા ભૂગોળના પાઠ્યપુસ્તકોથી તદ્દન નવી પદ્ધતિ પ્રમાણે આ ગ્રંથ લખાયો છે ભૂગોળવિજ્ઞાનનું મુખ્ય દૃષ્ટિબિન્દુ ધ્યાનમા રાખીને હવે જાતની આર્થિક પ્રવૃત્તિ સાથે પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિનો શો સબંધ છે તેનું સમાપ્ત વિવેચન કરવામા આ પુ છે સરખાતના પ્રકરણમા પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાના મૂળભૂતવૈભવી સક્ષિપ્ત સમજુતી આપવામા આવી છે ગુજરાતના કુ રતી વિભાગો પાલીને દરેક વિભાગમા પ્રાકૃતિક સ્વરૂપ કેવું છે અને તેની આસપાસ આમોદવા વગેરે પર શી અસર થાય છે તે બીજા પ્રકરણમા મમજાનુ છે ગુજરાતમા મુખ્ય પેદાશ કઈ કઈ છે, પ્રદેશ અશી કુદરત તેમાં સામુદાય છે, કઈ નવી પેદાશ ઉત્પન્ન થઈ શકે તેમ છે અને તે પેદાશને

લગતા કયા ઉદ્યોગ દ્વારા ચાલે છે અને અનુકૂળ મંજૂરો મળતા કયા નવા ઉદ્યોગ સ્થાપી શકાય એમ છે, એ વગેરેનો ત્રીજા પ્રકરણમાં સમાવેશ કર્યો છે. ગુજરાતમાં વસ્તીનું પ્રમાણ દરેક જગ્યાએ કેટલું છે, મુખ્ય જાતિઓ કઈ છે, તેમની શી શી ખાસીયતો છે અને પ્રાકૃતિક સ્થળના કેટલે અંશે તેમના ઉપર અમર કરે છે તે ચોથા પ્રકરણમાં મમળાવ્યું છે. વ્યાપારી વિભાગમાં ગુજરાતના વ્યાપાર અને વ્યવહારનું ઐતિહાસિક અવલોકન કર્યા બાદ અર્વાચીન વ્યાપાર કેટલો છે અને તેનાં મુખ્ય લક્ષણો કયા છે અને અર્વાચીન વ્યવહારનાં કયાં કયા સાધનો ગુજરાતમાં આવેલાં છે, કેટલે અંશે તેમાં વધારો થવાની જરૂર છે અને કુદરત કેટલા પ્રમાણમાં સાનુકૂળ છે, વગેરેનું વિવેચન બાકીનાં ત્રણ પ્રકરણોમાં પૂરું થાય છે.

સંગીન આર્થિક વિકાસનું અનિવાર્ય અંગ આકાશાશ્રમ છે. હિન્દમાં તેની ઉપયોગિતા સમજાઈ છે, પણ તેની ખોટ હજી પૂરાર્થ નથી. વિસ્તારમાં હિન્દ મોટા ખંડ જેવડો હોવાથી દરેક પ્રાંત કે ઇલાકા વિશે વિવિધ વિષયો સળધી આકાશો વિસ્તારપૂર્વક પ્રસિદ્ધ થવાની ખાસ આવશ્યકતા છે. રાજકીય નગવડ માટે આખો મુંબઈ ઇલાકો જૂદાં જૂદાં દેશી રાજ્યો અને જિલ્લાઓમાં વહેંચાઈ ગયેલો છે. આથી આખા ગુજરાત વિશે આકાશ કોઈ પણ અન્યમાં પ્રસિદ્ધ થયેલા નથી. ૧૨૭, કાઠિયાવાડ અને મૂળ ગુજરાતના જૂદા જૂદા જિલ્લા કે વિભાગના ગેઝેટીયરોમાં આકાશ મળી આવે છે, પણ તે ઘણી જગ્યાએ અપૂર્ણ છે. સરકારી ઓફિસમાં વળી મોટા ભાગે ઇલાકાના જૂદા જૂદા રાજકીય વિભાગોવાર આકાશ પ્રસિદ્ધ થયેલા છે. આ મુશ્કેલીને લઈને ગુજરાતની કેટલીક વિગત અને ખાસ કરીને વ્યાપાર અને વ્યવહારની સ્થિતિ ચોક્કસ આકાશથી સિદ્ધ થઈ શકી નથી. ગેઝેટીયરોના આધારે દરેક જિલ્લા કે વિભાગના વ્યાપાર અને વ્યવહારની સ્થિતિ વર્ણવવામાં આવી છે. વર્તીપત્રક અને સરકારી

રિપોર્ટમાંથી જૂદા જૂદા જગ્યા અને દેશી રાજ્યના આકડા એકઠા કરીને આખા ગુજરાતના વ્યાપાર અને વ્યવહાર વિષે હકીકત તૈયાર કરી છે, જે કે તે આકડાને આધારે ચોક્કસ નિર્ણયો થઈ શકે એમ નથી

આ પુસ્તક માટે જોઈએ તેટલો સમય એકી વખતે આપી નહીં શકાવાથી અનેક પ્રકારની ત્રુટિઓ રહી ગઈ હશે એમ હું ધારૂં છું. તે દૂર કરવામા વિદ્યાનપ્રિય વાચકવર્ગ તરફથી થોડા સૂચનાઓ મળશે તો તે ઉપર ધ્યાન આપવા હું તત્પર રહીશ ગુજરાત વિષે નવી દબ્બથી પ્રાકૃતિક અને વ્યાપારી જૂગોળ લખવાનો આ પ્રથમ પ્રયાસ છે, એટલે વાચકવર્ગ અને શિક્ષણશાસ્ત્રીઓ તેને થોડા પ્રોત્સાહન આપે એમ હું ઇચ્છું છું. ન્યારે આર્થિક યુગ આખા ગુજરાતમા વ્યાપક રીતે પ્રસરશે, ન્યારે તેની કુદરતી સમૃદ્ધિની સંપૂર્ણ ખીલવણી થશે, ન્યારે દરેક જગ્યાએ સંશોધન કરીને નવાં વિકાસક્ષેત્રો રચાવવામા આવશે, ન્યારે આકડાશાસ્ત્રની ઉપયોગિતા સંપૂર્ણ રીતે સમજાશે અને દરેક કુદરતી વિભાગવાર ચોક્કસ અને સંપૂર્ણ વિગત મળી શકશે, ત્યારે આ પુસ્તક અપૂર્ણ લાગશે

છેવડમા જૂગોળના પાંચ પુસ્તકોની સરખામણીમા જે આ પુસ્તક વધારે સંપૂર્ણ, વિચારગ્રેરક અને રસપ્રદ લાગશે તો મારા પ્રયાસની ખરી સફળતા થશે.

સાદાકૃષ્ણ (મુખર્જી)

તા. ૧૫-૮-૩૫

}

ભોગીલાલ ગિરધરલાલ ગહેતા.

ગુજરાતનું પ્રાકૃતિક અને વ્યાપારી ભૂગોળવિજ્ઞાન

અનુક્રમણિકા

	પૃષ્ઠ
નિવેદન	૩-૪
પ્રસ્તાવના	૫-૧૦
અનુક્રમણિકા	૧૧
પ્રકરણનો સક્ષિપ્ત સાર	૧૨-૧૬
શુદ્ધિપત્રક	૧૭-૧૯

પ્રાકૃતિક વિભાગ

પ્રકરણ ૧ હું: પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાન	૧-૨૭
પ્રકરણ ૨ જી: પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ	૨૮-૬૧
પ્રકરણ ૩ જી: પેદાશ અને ઉદ્યોગ	૬૨-૮૭
પ્રકરણ ૪ યુ: વસ્તી અને જાતિઓ	૮૮-૧૦૫

વ્યાપારી વિભાગ

પ્રકરણ ૫ મું: વ્યાપાર અને વ્યવહારનું સામાન્ય અવલોકન.	૧૦૬-૧૧૫
પ્રકરણ ૬ ટું: પ્રાચીન અને મધ્યકાલીન સમયનો વ્યાપાર અને વ્યવહાર	૧૧૬-૧૩૭
પ્રકરણ ૭ મું: અર્વાચીન સમયનો વ્યાપાર	૧૩૮-૧૬૧
પ્રકરણ ૮ મું: અર્વાચીન સમયનો વ્યવહાર	૧૬૨-૧૮૯
પ્રકરણ ૯ મું: ઉપસંહાર	૧૯૦-૧૯૭
પરિશિષ્ટ: વ્યાપાર અને વ્યવહાર સંબંધી કોઠાઓ...	૧૯૮-૨૧૫
અન્યસૂચિ	૨૧૬-૨૧૮
આકૃતિઓ	૨૧૯-૨૨૧

પ્રકરણનો સંક્ષિપ્ત સાર

પ્રાકૃતિક વિભાગ

પ્રકરણ ૧ હું: પ્રાકૃતિક જૂગોળવિજ્ઞાન

જૂગોળવિજ્ઞાનનો અર્થ—જૂગોળવિજ્ઞાનના વિભાગો—પ્રાકૃતિક જૂગોળવિજ્ઞાનો ઉદ્દેશ—પ્રાકૃતિક જૂગોળનો અન્ય વિજ્ઞાન સાથે સંબંધ—પ્રાકૃતિક જૂગોળવિજ્ઞાની વૈજ્ઞાનિક અને વ્યાવહારિક ઉપયોગિતા; પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિના મુખ્ય અંગે: જમીનનું ઝંધારણ—જૂમિ અને જળાશયની પરસ્પર સ્થિતિ—જૂમિની રચના—જળાશયની રચના અને આંતરિક ક્ષોભો; આબોહવાના મુખ્ય કારણો; વિપુલવૃત્તનું અંતર—સમુદ્ર કે જળાશયનું અંતર—સમુદ્રમાં વહેતા પ્રવાહ—જમીન ઉપર વાતા પવન—પર્વતની દિશા અને સ્થિતિ—સમુદ્રની સપાટીથી જમીનનો ઢોળાવ; પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિનો મનુષ્યની પ્રવૃત્તિ અને સંસ્કૃતિ સાથે સંબંધ: જૂપૃથ્થરચના—આબોહવા—વનસ્પતિ—પ્રાણી—પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ પર મનુષ્યનો કાબુ.

પ્રકરણ ૨ જી: પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ

સામાન્ય પરિચય; કુદરતી વિભાગો; ઉત્તર ગુજરાતનો સપાટ મેદાનનો પ્રદેશ: રાધનપુરનું રણ—કડી અમદાવાદનું સપાટ મેદાન—વનાસ, સરસ્વતી અને સાગરમતીના વહેણ—ઉત્તર ગુજરાતની પ્રાચીન મહાનદી; મધ્ય ગુજરાત અથવા ચરોતરનો ક્ષણદ્રુપ પ્રદેશ: ચરોતરની રસાળ જૂમિ—મહીસાગરનો પ્રવાહ; પૂર્વ સરહદનો હિંચપ્રદેશ: અરવલ્લીની ગિરિમાળા—આશુ અને આરાસુર—મહીકાંઠાનો હિંચપ્રદેશ—પૂર્વ સરહદનો દારપાળ પાવાગઢ—રૈવાકાંઠાનો હિંચપ્રદેશ;

મહી, નર્મદા અને તાપીનાં વહેણવાળો પ્રદેશ: સપાટ રસાળ
 મેદાનો-નર્મદાનો પ્રવાહ-તાપીનો પ્રવાહ; દક્ષિણ ગુજરાતનો
 ઝાડીવાળો પ્રદેશ: મધ્યસ્થ રસાળ મેદાન-પૂર્વનો ઝાડીવાળો
 ડુંગરાળ પ્રદેશ; કચ્છનો રેતાળ પ્રદેશ: સપાટ વેરાન રણપ્રદેશ-
 સમુદ્રમાંથી ઉપસી આવેલો રણદ્વીપ-સિંધુનો પ્રવાહ કચ્છમાં;
 કાકીયાવાડનો ડુંગરાળ પ્રદેશ: દ્વીપમાંથી બનેલો દ્વીપકલ્પ-વિવિધ
 કુદરતી રચના-પર્યવેશની રચના-નદીઓના પ્રવાહ; સમુદ્રકિનારા-
 ની રચના: કાકીયાવાડનો કિનારો-મૂળ ગુજરાતનો કિનારો.

પ્રકરણ ૩ બુઃ પેદાશ અને ઉદ્યોગ

ખેતીની પેદાશ-અર્વાચીન ઔદ્યોગિક યુગ-સુતરાઉ કાપડનો
 મીઠાઉદ્યોગ-ખેતીની પેદાશને લગતા નાના ઉદ્યોગો-ખનીજની
 પેદાશ-ખનીજની પેદાશને લગતા ઉદ્યોગો-વનસ્પતિની પેદાશ
 -વનસ્પતિની પેદાશને લગતા ઉદ્યોગો-પ્રાણીની પેદાશ-પ્રાણીની
 પેદાશને લગતા ઉદ્યોગો-કળાકૌશલ્યના ઉદ્યોગો-ઉદ્યોગમાં
 શેષાયેલી વસ્તી.

પ્રકરણ ૪ ધુઃ વસ્તી અને જાતિઓ

વસ્તી-સામાન્ય ખાસીયતો-વ્યાપારી બુદ્ધિ; સપાટ પ્રદેશમાં
 વસતી જાતિઓ: આઠણો-વાણીયા-રજપૂતો-ખેડુતો; દરીયા
 કિનારા આગળ વસતી જાતિઓ; ડુંગરાળ પ્રદેશમાં વસતી
 જાતિઓ: બીલ, નાયકડા વગેરે-કોળી ને ધારાળા-કાકી, આહીર
 વગેરે-ગુજરાતી પ્રજાનું જાણી.

વ્યાપારી વિભાગ

પ્રકરણ ૫ મુઃ વ્યાપાર અને વ્યવહારનું સામાન્ય અવલોકન
પ્રકરણ ૬ કુઃ પ્રાચીન અને મધ્યકાલીન સમયનો વ્યાપાર
 અને વ્યવહાર

ગ્રામીન કાળ-વ્યાપારનાં લક્ષણો; માધ્યમિક કાળ: હિન્દુ રાજ્યનો સમય-બાદશાહી રાજ્યનો સમય-મોગલ રાજ્યનો સમય-મરાઠી રાજ્યનો સમય (અશાન્તિનો કાળ)-વ્યાપારનાં લક્ષણો.

પ્રકરણ ૭ મું: અર્વાચીન સમયનો વ્યાપાર

અંગ્રેજી રાજ્યની શરૂઆતની સ્થિતિ; અમદાવાદ જિલ્લો-ખેડા જિલ્લો-પંચમહાલ જિલ્લો-સુરત જિલ્લો-સરગમ જિલ્લો-ગુજરાતની એન્જ-સીઓ; હાલનો જમીનમાર્ગનો વ્યાપાર-દરીયાઈ કિનારાનો અર્વાચીન વ્યાપાર-કાઠીયાવાડના બંદરોનો વ્યાપાર-અર્વાચીન વ્યાપારની વ્યવસ્થા-અર્વાચીન વ્યાપારનાં લક્ષણો.

પ્રકરણ ૮ મું: અર્વાચીન સમયનો વ્યવહાર

અંગ્રેજી રાજ્યની શરૂઆતમાં વ્યવહારની સ્થિતિ-અર્વાચીન યાત્રિક વ્યવહારની અગત્ય-અર્વાચીન યાત્રિક વાહનો-રમ્તાઓ અને તેનો વ્યવહાર-મોટરવ્યવહાર અને તેની સ્પર્ધા; મૂળ ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે અને શાખાઓ: પહોળા પાટાની-મધ્યમ અને સાકડા પાટાની-તાપ્તી વેલી રેલ્વે-ગાયકવાડ પેટલાદ રેલ્વે-તારાપુર ખંભાત રેલ્વે-ગાયકવાડ મહેસાણા રેલ્વે-અમદાવાદ પ્રાતીજ રેલ્વે-રાજપીપળા રાજ્યની રેલ્વે-પાલણપુર ડીસા રેલ્વે-આપાનેર શીવરાજપુર પાણી રેલ્વે-નડીયાદ કપડવંજ રેલ્વે-ગોધરા છુણવાડા રેલ્વે-પીપલોદ દેવગઢનારીયા રેલ્વે; કાઠીયાવાડની મુખ્ય રેલ્વે અને શાખાઓ: ભાવનગર રાજ્યની રેલ્વે-ગોડળ રાજ્યની રેલ્વે-જામનગર દારકા રેલ્વે-જૂનાગઢ રાજ્યની રેલ્વે-ગોળી રાજ્યની રેલ્વે-પોન્થંદર રાજ્યની રેલ્વે- : ' પ્રાગધા રાજ્યની રેલ્વે-રેલ્વેનો એકંદર વિસ્તાર-જૂદા જૂદા : વ્યવહારમાં રોકાયેલી વસ્તી.

પ્રકરણ ૯ મું: ઉપસંહાર.

પુસ્તકમાં દર્શાવેલા નકશા અને કોઠાઓની

અનુક્રમણિકા

	૫૪
(૧) ગુજરાતના કુદરતી વિભાગ દર્શાવતો નકશો.	૩૦
(૨) ગુજરાતની ભૂપૃથ્થરચના દર્શાવતો નકશો.	૩૮
(૩) ગુજરાતની પ્રાકૃતિક રચના દર્શાવતો નકશો.	૪૪
(૪) ગુજરાતના ઉદ્યોગમાં રોકાયેલી વસ્તી દર્શાવતો કોઠો.	૮૬
(૫) ગુજરાતનાં વિસ્તાર. વસ્તી, ગ્રામ્યો, શહેરો અને વસ્તીનું પ્રમાણ દર્શાવતો કોઠો.	૮૮
(૬) ગુજરાતમાં વસ્તીનું પ્રમાણ દર્શાવતો નકશો.	૮૮
(૭) ગુજરાતની રેલ્વે મારફતે થતો આયાતવ્યાપાર દર્શાવતો કોઠો.	૧૪૭
(૮) ગુજરાતની રેલ્વે મારફતે થતો નિકાશવ્યાપાર દર્શાવતો કોઠો.	૧૪૮
(૯) મુખ્ય ઈલાકાની અને ગુજરાતની રેલ્વે મારફતે થતો આંતરઆંતીય વ્યાપાર દર્શાવતો કોઠો.	૧૪૯
(૧૦) મૂળ ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે મારફતે અવરજવર થતો માલ અને આવક દર્શાવતો કોઠો.	૧૫૦
(૧૧) મૂળ ગુજરાતના બંદરનો વ્યાપાર દર્શાવતો કોઠો.	૧૫૨
(૧૨) ગુજરાતની રેલ્વે મારફતે થતો અને દરીયાઈ વ્યાપાર સરખાવતો કોઠો.	૧૫૩
(૧૩) ગુજરાતનો એક દર દરીયાઈ વ્યાપાર દર્શાવતો કોઠો.	૧૫૫
(૧૪) કાઠિયાવાડનાં બંદરનો વ્યાપાર દર્શાવતો કોઠો.	૧૫૬
(૧૫) મુખ્ય ઈલાકાની સડકોનો વિસ્તાર દર્શાવતો કોઠો.	૧૬૬
(૧૬) મૂળ ગુજરાતમાં વ્યાપાર માટે વપરાતી મોટરની મંજૂરી દર્શાવતો કોઠો.	૧૭૦

- (૧૭) બી. બી. એન્ડ સી. આઇ. રેલ્વેના પાટાને સમાન્તર સડકોનો વિસ્તાર અને સ્પર્ધા કરતી મોટરની સંખ્યા દર્શાવતો કોડો. ૧૭૧
- (૧૮) ગુજરાતની રેલ્વે અને સમુદ્રકિનારાનો વ્યવહાર દર્શાવતો નકશો. ૧૭૬
- (૧૯) ગુજરાતના વ્યવહારના ધંધામાં રોકાયેલી વસ્તી દર્શાવતો કોડો. ૧૮૯
- (૨૦) પરિશિષ્ટમાં દર્શાવેલા બાકીના કોડોઓ. ૧૯૮-૨૧૫
- (૨૧) મૂળ ગુજરાતના મુખ્ય બંદરનો વ્યાપાર અને મુખ્ય રેલ્વેની આવક દર્શાવતી આકૃતિઓ. ૨૧૬-૨૨૧



શુદ્ધિપત્રક

પૃષ્ઠ.	લીટી.	અશુદ્ધ.	શુદ્ધ.
૧	ફૂટનોટ	to write	to write
૨	૧૪	સાબકર્તા	સાબકર્તા
૩	૭	ઉચ્ચ પ્રદેશ	ઉચ્ચપ્રદેશ
૪	૬	ભરતી રહિત	ભરતીરહિત
૫	૧૬	અતિ અગત્યનો	અતિઅગત્યનો
૭	૧	વ્યાવહારિક	વ્યાવહારિક
૮	૨૦	યુગોના	યુગોની
૧૩	૧૭	પ્રવૃત્તિઓ	પ્રવૃત્તિઓ
૧૫	૨૩	અક્ષાંશ	અક્ષાંશ
૨૧	૧૦	આસીયતમાં	આસીયતમાં
૨૮	૧	ગોળાધ	ગોળાધ
૨૯	૧૬	પ્રસાર	પ્રસાર
„	ફૂટનોટ	th 266-382	pp 266-382
૩૧	૮	સહેજ	સહેજ
૩૬	૨૦	આંખાવાડીઓ ને	આંખાવાડીઓને
૩૭	મથાળું	ફળદ્રુપ	ફળદ્રુપ
„	૭	પ્રસાર	પ્રસાર
૩૮	મોટું મથાળું	ઉચ્ચ પ્રદેશ	ઉચ્ચપ્રદેશ
„	૨૦	પ્રસાર	પ્રસાર
૩૯	મથાળું	ઉચ્ચ પ્રદેશ	ઉચ્ચપ્રદેશ
„	૨	„	„
„	૫	અરવલ્લી	૭ કે અરવલ્લી
૪૦	૧	ઉચ્ચ પ્રદેશ	ઉચ્ચપ્રદેશ
૪૧ ને ૪૨	મથાળું	„	„
૪૨	ફૂટનોટ (૪ લીટી)	કામધેનુ	કામધેનુ
૪૩	૧૧ અને ૨૦	પ્રસાર	પ્રસાર
૪૬	૯	એક	એક

૫૯.	લી'ટી.	અશુદ્ધ	શુદ્ધ
"	૧૦	ભાગ્ય છે,	ભાગ્ય છે.
૫૪	મયાળું	દિપકલ્પ	દ્વીપકલ્પ
૫૮	"	ગુન્નાત્તર	ગુન્નાત્તરું
"	૭	શેત્રણ	શેત્રુંછ
૬૪	૧૮	દર એક'દરે	દર એક'રે
૬૭	૭	અમદાવાના	અમદાવાઈના
૬૬	૩	તે	તો
૭૧	ઉલ્લી	ચીરોડી	ચીરોડી
"	ફૂનોડ	૧ Plaster	૩ Plaster
૭૨	"	પ્રસાર	પસાર
૭૩	ઉલ્લી	ચોવાદ	ચોવાદ
"	"	રથાપાવામાં	રથાપવામાં
૭૪	૬	આખા	એખા
૭૭	૧૧	એછાવતા -	એછાવતા
૮૩	૧૬	વ્યવસ્થિત	વ્યવસ્થિત
૮૭	૧૦	મહીકાદા	મહીકાદા
૯૦	૮	આંબ્યા	આંબ્યા
૯૨	૧૬	આંતરરાષ્ટ્રી	આંતરરાષ્ટ્રીય
૯૩	મયાળું	વસતિ	વસતી
"	૫	હોવાની,	છે,
"	૧૬	હ્રસ્વ	હ્રસ્વ
૯૧	ઉલ્લી	વદાલોમાં	વદાલો
૯૬	મયાળું	ભતિઓ	ભતિઓ
૧૦૦	૧૦	લાંબ્યા	લાંબ્યા
"	૧૨	પ્રસાર	પસાર
૧૦૫	ફૂનોડ	૧૨ મા	૧૨ મા
૧૧૦	૧૩	નદિ	નદી
"	ઉલ્લી	વ્યવહારથી	વ્યવહારથી
૧૧૧	૨૨	નિયમિતતા	નિયમિતતા
૧૧૪	૨૫	પ્રસાર	પસાર

પૃષ્ઠ.	લીંટી.	અશુદ્ધ.	શુદ્ધ.
૧૧૭	૮	કરતા તેમના	કરતા એ તેમના
૧૧૮	૭	ચોખ	ચોખા
૧૧૯	૧૯	હાથું.	હાથું,
૧૨૦	૬	નાણાવાટામાં	નાણાવાટામાં
૧૨૧	૨૦	રાજાઓ	રાજાઓને
૧૨૨	૪	પંક્તિ	પંક્તિ
૧૨૩	૭	જતા	જવા
૧૩૦	ફૂટનોટ (નંબર)	૨. ને ૧.	૧. ને ૨.
૧૩૨	૧૨	ખેલીનીના	ખેલીનીના
૧૩૬	ફૂટનોટ	Tariff	Tariff
૧૪૩	૨૦	વ્યાપારહથોગ	વ્યાપારહથોગ
૧૪૪	૫	નહિ	નહી
”	૯	નિકાશ	નિકાશ
૧૪૬	૨૨	ચીજો	ચીજો
”	ફૂટનોટ	Rail-Borne	Rail-Borne
૧૪૯	”	Rail-Born	Rail-Borne
૧૫૫	૮	નહિ	નહી
૧૫૯	૧૯	ભાગ છે	ભાગ છે છે
૧૬૦	૪	સધારણ	સાધારણ
૧૬૪	૫	બંધાવવા	બંધાવા
૧૭૭	૫	ઉચ્ચ પ્રદેશ	ઉચ્ચપ્રદેશ
૧૭૦	કાઠામાં	ભાડાનો	ભાડાનો
૧૭૪	૧	પ્રસાર	પ્રસાર
”	૧૫	બંધાવવા	બંધાવા
૧૮૩	૧૧-૧૨	ને તેજ વર્ષમાં તેની લંબાઈ ૧૦૬-૨૪ માઈલ હતી	આ વાક્ય ન લેઈએ
૧૯૧	૧૮	ધસડાઈ	ધસડાઈ
૨૧૬	૧૧ (નંબર)	considerd	considered
૨૧૮	૪૫ (નંબર)	કાતિક	કાતિક

ગુજરાતનું પ્રાકૃતિક અને વ્યાપારી ભૂગોળવિજ્ઞાન

પ્રાકૃતિક વિભાગ

પ્રકરણ ૧ હું

પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાન

ભૂગોળવિજ્ઞાનનો અર્થ

અગ્રજીભા જે વિષયને ‘જ્યોગ્રાફી’ કહેવામાં આવે છે તેને આટે ગુજરાતી શબ્દ ભૂગોળ વપરાય છે. ‘જ્યોગ્રાફી’ શબ્દ બે ગ્રીક શબ્દોનો સમાર છે^૧ અને તેનો અર્થ ‘પૃથ્વીનું વર્ણન’ થાય છે. ભૂગોળ એ એક પ્રકારનું વિજ્ઞાન છે. એક રીતે ભૂગોળ-વિજ્ઞાન એ ભૂવિદ્યાની શાખા ગણાય, પરંતુ આ વિષયમાં પ્રાકૃતિક વિભાગ ઉપરાંત દેશના વ્યાપાર, સંસ્કૃતિ વગેરેના અભ્યાસનો પણ સમાવેશ થાય છે. પૃથ્વીની રચના, વિવિધ આવરણોની ગિયતિ, સર્વ-વ્યાપક હવામાનની ઘટના અને ભૂપૃષ્ઠ પર જોવામાં આવતા પ્રાણી અને વનસ્પતિની વિવિધતા વગેરે ભૂગોળવિજ્ઞાનના અભ્યાસના મુખ્ય અંગો છે. આમપાસના વિશ્વચમત્કાર સમજવા તથા સજીવ અને નિર્જીવ સૃષ્ટિ પર તેમની યતી અસર નિહાળી, એ વિશિષ્ટ પ્રકારનું જ્ઞાન છે. ભૂગોળનો વિષય પણ અન્ય વિજ્ઞાનની આફકે પ્રત્યક્ષ

1 Geo=the earth and grapho= to writes
i e. a writing or description of the earth

અનુભવ અને નિરીક્ષણથી ગ્રાહેલો છે આ વિજ્ઞાનનો કાર્યપ્રદેશ ધણો વિશાળ હોવાથી તેના દેટલાક વિભાગો દરવાખા આવ્યા છે.

ભૂગોળવિજ્ઞાનના વિભાગો

પૃથ્વીનું વર્ણન મંપૂર્ણ અને ચોક્કસ થાય તે માટે તેના આકાર, માપ, ગતિ, અંતર વગેરેની ગણના કરવામાં આવે છે આ પ્રકારની ગણતરીના વર્ણનને “ગણિતભૂગોળ” કહે છે. પૃથ્વી અને અન્ય આકાશી મંડો અને ઉપમંડો વચ્ચે શુ અંતર છે, પૃથ્વી કયા, કેવી રીતે અને કેટલા વખતમાં પાંચમથક કરે છે, પૃથ્વીના કટિબંધોમાં કેટલું ઉષ્ણતામાન કે બિનરહ છે, વગેરે સંબંધી ચોક્કસ ગણના કરવી, એ ગણિતભૂગોળનું મુખ્ય કાર્ય છે. પૃથ્વી ઉપર જૂના જૂના દેશો અને ગાળ્યો આવેના છે, અને દરેક રાજ્ય કે દેશ તેની વસ્તી, રીતમાન, ધર્મ, કપડાકાનું, ઉદ્યોગધંધા, વ્યાપાર વગેરે સંબંધી જ્ઞાન એકઠું કરે છે. આવી રીતના વર્ણનાત્મક વિવેચનને “રાજકીય કે ગાંડીય ભૂગોળ” કહે છે દરેક વિભાગ માં ઉપરખા દહીત રેખા અથવા લાલરેખા કે દાનિકરેખા છે તથા પટના પ્રમણમાં તે મપૂર્ણ કે ન્યૂન છે વગેરેનું વર્ણન કરવું, એ રાજકીય ભૂગોળનો કાર્યપ્રદેશ છે અર્થાત્તીન આર્થિક સુગમતા દરેક દેશ આર્થિક પ્રગતિ કરવા પુષ્કળ પ્રયાસ કરે છે અને પોતાની હાથા હજનકિવાગો, વ્યાપાર, વ્યવહાર, દરેક જાતની પેદારા તથા વૈજ્ઞાનિક અપત્તિ કેટલી છે વગેરેની હકીકત મેળવે છે આ વર્ણનને “અર્થિક ભૂગોળ” કહે છે. ગાંધીય દેશ કે વિભાગની મુખ્ય પેદારા તથા તેના ઉપર આવાર રાખતા આયાત કે નિરૂપ વ્યાપારના વિવેચનને “વ્યાપારી ભૂગોળ” કહે છે હેલ્લો પણ મતિ અગત્યનો વિભાગ જેને કાર્યકર્તા વર્ણનાત્મક વિવેચનથી પરિપૂર્ણ થવું નથી તે “પ્રાકૃતિક ભૂગોળ” છે. પૃથ્વી ઉપર પચગણેવા મુદાવન તથા જળાવનનું નિર્ધારિત અથવા કુદરતી રચનાનું

સામાન્ય વર્ણન કરવા ઉપગત પ્રાકૃતિક ભૂગોળ દરેક કુદરતી ઘટના કે બનાવનું કાર્યકારણ જોધે છે, તેના ઉપરથી નિયમો તારવે છે અને દુકામા તે સંબંધી સર્વદેશીય જ્ઞાન પ્રાપ્ત કરે છે.

પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાનો ઉદ્દેશ

પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાના અભ્યાસમા દક્ત નદીની લંબાઈ કે પર્વતની ઉંચાઈ કે દ્રીપદ્વિપ અથવા ઉપમાગના નામો કે શહેરની વસ્તી વગેરે યાદ રાખવામા સમાવેશ થતો નથી. બાલ્ય પરિચિતિ, હિન્દ્ય પ્રદેશ, ભૂમિ, ઉષ્ણતા અને ભિનાશ વગેરે ઘટનાઓ કે પદાર્થો કે જે જમીન ઉપર વ્યવસ્થા પ્રાપ્તી અને વનસ્પતિની વિવિધતા ઉપર અસર કરે છે અને ઉડાણ, ઉષ્ણતામાન તથા જળનિકાર કે જે જળચર પ્રાણી અને વનસ્પતિની ઉત્પત્તિને નિયમમા ગણે છે, વગેરેનું સ્વકારણ મશોધન કરવું, એ પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાનનો મુખ્ય ઉદ્દેશ છે. ભૂપૃથ્વ્યના અને જળાગમની ગિતિ આ વિજ્ઞાનના અભ્યાસક્ષેત્રો છે. પ્રાકૃતિક ભૂગોળનું મુખ્ય ધ્યેય વિવિધ કુદરતી ઘટનાને ઉત્પન્ન કરનારા જળ, જમીન અને દવામાન વિષે અન્વેષણ કરવામાં અને તેમનાથી થતા આઘાત કે પ્રત્યાઘાતને નિયમમા રાખતા કાનૂનો જાહેર કરવામા પરિપૂર્ણ થાય છે. આ ઉપરથી ખ્યાલ આવશે કે પ્રાકૃતિક ભૂગોળ વિવિધ વિશ્વઘટનાના કાર્યકારણ જોધે છે અને સુમંગલ નિયમો મમજાવે છે કે જેથી સૃષ્ટિક્રિયાની ખરી સમજુતી મળી રહે છે.

વિજ્ઞાનનો હિન્દ્ય આદર્શ અનુભવતો અને વિજ્ઞાન તથા વિવિધ કાર્યપ્રદેશ નિહાળતો પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાનો અભ્યાસી દરેક દરેક કુદરતી ઘટનાનું નિરીક્ષણ કરે છે અને તેને નિયમપૂર્વક મમજાવવાને સ્વત્ત પ્રયાસ કરે છે. દાખલા તરીકે એક જ અક્ષાંશ ઉપર આવેલા એ દેશોની આબોહવા કેમ વિષમ જણાય છે? પર્વતના શિખરો સાચી દિશાથી આગાદિ હોય છે અને તોટીઓ લીસોતરી અને

વનસ્પતિથી ભરપૂર હોય છે? એક જ ખંડનો એક વિભાગ ઉત્તર અને વરસાદ વળનો હોય છે ત્યારે બીજો વિભાગ સાથી પુષ્કળ વરસાદ અનુભવે છે? કેટલાક અક્ષાંશમા પવનો એક જ દિશામાં ફિનિશમસર પુંકાય છે ત્યારે બીજા અક્ષાંશમા શ્રેષ્ઠ માટે તેઓ અનિયમિત રીતે વાય છે? આગળનો એક દરેક શાન્ત અને ભગતી ગદિત હોય છે ત્યારે બીજા કાશ આગળ સાથી ભરતીઓ અને પ્રવાહો આવે છે? પૃથ્વીના અમુક ભાગમા પ્રાણી અને વનસ્પતિ પુષ્કળ જોવામા આવે છે, પરંતુ બીજા ભાગમા તેઓ અનુકૂળ આબોહવા મળતા હતા સાથી વિનાશ પામે છે? પર્વતની તોચીમા વમતા સોડો એકુનો હોય છે, પરંતુ હળવો પુટ ઉચે રહેતા સોડો ભરવાડો કે પશુપક્ષો કેમ હોય છે? જ્યારે એક દેશ વ્યાપાર-કૃષ્ણમા, શુદ્ધિજમા કે માનસિક વિકસમા અગ્રેષ્ઠ હોય છે ત્યારે તેના કરતા વધારે ફળદ્રુપ બીજો દેશ શ્રેષ્ઠ માટે અગ્રણ્ય જ્ઞાન્તિપ્રિય અને અર્ધસંસ્કૃત પ્રજાનું નિવાસસ્થાન છે? આ અને બીજા હળવો પ્રજાનો ભૌગોલિક અન્વેષનું ધ્યાન ખેંચે છે. ઉપરુક્ત પ્રશ્નોનું ચોક્કસ અને સચિત્તર વિવેચન કરવું એ વર્ણનાત્મક ભૂગોળનું કર્તવ્ય છે; પરંતુ એમનું નિયમપૂર્વક અને સકારણ નિરૂપણ કરવું એ પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાનનું કર્તવ્ય છે. આ ઉપરથી મમજશે કે ભૂગોળવિજ્ઞાના વિષયમા પ્રાકૃતિક વિભાગ અત અગત્યનો ભાગ ભજવે છે અને તેનો અસર ધણો ઉચ્ચ છે. આથી પ્રાકૃતિક ભૂગોળને કેટલાક પ્રચકારો “અર્ગોનીન ભૂગોળ” કહે છે, કાન્ય કે અર્ગોનીન મમયમા પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાના અભ્યાસની ઉપયોગિતા વધતી જાય છે

પ્રાકૃતિક ભૂગોળનો અન્ય વિજ્ઞાન સાથે સંબંધ

ભૌગોલિક દષ્ટિએ અન્વેષણ મૂળ્યું થય તથા પ્રાકૃતિક ભૂગોળનો ઉદ્દેશ પાંચ પડે તે માટે તેના અભ્યાસીને જ્ઞાન વૈજ્ઞાનિક

સિદ્ધાન્તોનો આશ્રય લેવો પડે છે. પૃથ્વીનો આકાર, વિસ્તાર, દૈનિક અને વાર્ષિક ગતિ અને અન્ય આકાશી ગ્રહોની સાથેનો સંબંધ વગેરે દૃષ્ટીકૃત ભૂગોળવિજ્ઞાનો અભ્યાસથી મળે છે. પૃથ્વીની ગતિ અને આકાશી ગ્રહોની કુદરતી ઘટના ઉપર જે અસર થાય છે તે ભૂગોળવિજ્ઞાના સિદ્ધાન્તો સમજાવે છે. પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાને અને ભૂસ્તરવિજ્ઞાને ઘણો ઘાડો સંબંધ છે. પૃથ્વીના સ્તરમાં થતક નિરંતર ફેરફારોનાં કારણો, તે સ્તરમાંથી બનતાં અગત્યનાં બંધારણો તથા શિલાના બંધારણ અને પરિસ્થિતિથી જમીનની ક્ષણરૂપતા અને ખનીજસંપત્તિ ઉપર થતી અસર, વગેરે નિયમે ભૂસ્તરવિજ્ઞા શિખવે છે. શિલાના બંધારણથી કુદરતી રચનામાં વારંવાર ફેરફાર થયાં કરે છે. આથી ભૂસ્તરવિજ્ઞાનો અભ્યાસ ભૌગોલિક અન્વેષકને ખાસ જરૂરનો છે. આબોહવામાં માદ્રમ પડતી શીતતા, કષ્ણતા, કે લિનાશ અને વર્ષારિચિતિના સિદ્ધાન્તો હવામાનવિજ્ઞા શિખવે છે; અને આબોહવાની અસર મનુષ્યપ્રવૃત્તિ ઉપર ધણી જોવાથી હવામાનવિજ્ઞાનો અભ્યાસ પણ જરૂરનો છે. પ્રાણી અને વનસ્પતિની ઉત્પત્તિ, વૃદ્ધિ અને વિવિધતા વિષે જ્ઞાન સંપાદન કરવામાં વનસ્પતિવિજ્ઞા અને પ્રાણીવિજ્ઞા પણ મદદ કરે છે. ભૌગોલિક અન્વેષકને ઉપયુક્ત વિજ્ઞાનોનો હિંદો અભ્યાસ કરવાની જરૂર છે, એમ આ ઉપરથી સમજવાનું નથી. વિજ્ઞાનની શાખાઓને પ્રાકૃતિક ભૂગોળ સાથે શો સંબંધ છે તે જાણવું તથા પ્રાકૃતિક ભૂગોળના અભ્યાસમાં તેમના નિયમોની ઉપયોગિતા સમજવી એટલું જ પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાના અભ્યાસીને મારે જરૂરનું છે.

પૃથ્વી ઉપર આવેલાં પ્રાણીઓ કે વનસ્પતિઓની ઉત્પત્તિ વિવિધતા કે ઉપયોગિતા સંપૂર્ણપણે જાણવા માટે ભૌગોલિક અન્વેષકને ભૂસ્તરવિજ્ઞા, પ્રાચીન પ્રાણીવિજ્ઞા અને વનસ્પતિવિજ્ઞાની મદદ લેવી પડે છે. અર્થઘોષ સમયમા પ્રાણી અને વનસ્પતિ વિષે સંપૂર્ણ જ્ઞાન સંપાદન કરવામાં ભૂગોળવિજ્ઞાએ સાચી સારો ફાળો

આપેલો છે. જૂદા જૂદા પ્રદેશના જૂદા જૂદા પ્રાણી અને વનસ્પતિથી મનુષ્યપ્રકૃતિમાં ફેરફાર થાય છે, એટલું જ નહીં પણ મનુષ્યની સંસ્કૃતિમાં ફેર પડે છે. આથી પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાનને ઉપરોક્ત વિજ્ઞાનની શાખાઓ, માથે પણ ધણો, મળે છે. અન્ય પ્રાણી કરતાં મનુષ્યના શરીરમધ્યસ્થમાં જે કે સ્થિતતા વધારે હોય છે, તેથી પણ પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિની તેમના ઉપર અમર થાય છે. મનુષ્યના ઝગમગ, નહેમગમ, શરીરના બધાં ભાગમાં અને બુદ્ધિબળમાં પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ પ્રભાવે ધણો ફેર પડે છે. નૃકુલવિજ્ઞાન અભ્યાસી મનુષ્યની શારીરિક અને માનસિક વિશ્લેષણનાં ઉપર અભ્યાસ કરીને જે વિવિધ તથ્યો ને નિયમો શોધે છે તે પણ ભૌગોલિક અન્વેષકને જરૂરના છે. પૃથ્વીના જૂદા જૂદા ખંડમાં વસતા લિંગ લિંગ ઝગ અને ઉપવાગી મનુષ્યની જાતોનાં અને તેમની શારીરિક ને માનસિક વિશ્લેષણનાં અભ્યાસમાં ઘણું ફેર કે વિભાગની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ મમળવા માટે અત્યંત આવશ્યક છે. આ વિવેચનથી મમળનશે કે પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાન અને વિજ્ઞાનની શાખાઓ વચ્ચે ધણો મળે છે. જે કે દરેક વિજ્ઞાનનો કાર્યપ્રદેશ લિંગ લિંગ હોય છે, પરંતુ તેના તથ્યો અને નિયમો અન્યોન્ય ધણા ઉપયોગી હોય છે.

પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાનની વૈજ્ઞાનિક અને વ્યાવહારિક ઉપયોગિતા

પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાનની અમલ જોટવી તેના અભ્યર્સને છે તેટલી સામાન્ય વાચકને પણ છે. પૃથ્વીના આપ જોમા જમીન અને જળનું પ્રમાણ નક્કી કરવું, જમીનની ઉચ્ચાઈ તથા જળ સ્તરની ઉચ્ચ માપની, જમીન ઉપરની આનોદવા તથા સમુદ્રમાં નહેલા પ્રવાહની અમર નિદાગરી, અને જલની સ્થિતિ અનલ વિવિધતાનું નિરીક્ષણ કરવું, એ ક્ષત્રિવિજ્ઞાનનું પદ્ધતિ છે,

એટલું જ નહીં પણ વ્યવહારિક દૃષ્ટિએ અત્યંત ઉપયોગી કાર્ય છે. પૃથ્વીના પર ઉપર આવેલા પર્યાવરણ કે સમુદ્રથી જૂના પડેલા, જૂની જૂની આબોજના અનુભવતા અને વિવિધ વનસ્પતિ, પ્રાણી અને ખનીજસંપત્તિના જૂના જૂના દેશો માટે એક બીજા સાથે વ્યાપાર કરવો કુદરતી રીતે ધર્મ જ જરૂરનો છે. વિશ્વની વિવિધ ધટનાની વિચિત્રતાનું મકાગલ મગોધન કરવું તથા તેની ભિન્ન ભિન્ન પેદાશનું અરોગ્યન કરવું અથવા તેા દુકામા જે જે આપણી પૃથ્વીની માથે સમઘ ધગવે છે તે તે તથા આપણી મગવડો અને જરૂરીયાતો અને તેમને મેળવવા માટે નડતી અગવડો કે મગતી અનુભવતાઓનો અભ્યાસ કરવો, એ જ પ્રાકૃતિક જૂગોળ વિજ્ઞાનનું મુખ્ય તાત્પર્ય છે.

હોમોનિડ અન્વેષણો માટે જરૂરની અરોગ્યન અને અનુમાન શક્તિમા મપ્રાપ્ત કરેલા જ્ઞાનના સમૂહમા અને જૂના જૂના પ્રદેશના વર્ણનાત્મક નિવેચનથી મતૃમ ધની જીજ્ઞાસામા આ વિષયની વૈજ્ઞાનિક ઉપયોગિતા માટે મમાવેગ થાય છે. અભ્યાસીન આર્થિક મુગની આવસ્યક મપત્તિ (વનસ્પતિ પ્રાણી અને ખનીજ) નિપેના જ્ઞાનથી અને જે જે પર્ગિચિતિમા તેઓ ઉત્પન્ન થાય છે તેના તથા અથ વિલગમા તેમના ઉદ્ભવની જ રૂપાના અભ્યાસની માર્ગ પર પ્રદેશની આર્થિક કે વ્યાવહારિક અગત્ય ધળી વધે છે. સમુદ્રના પવનો અને પ્રવાહો ઉપર આધાર રાખતા નારિ ને, નના પ્રેમોમા વમવાટ કરના ગને તથા જૂમિશોધને, નવી પેદાશો કે નના આહારની શોધમા ફરતા વ્યાપારીને, અન્ય પ્રદેશના પ્રાણી ને વનસ્પતિને મરેમા ઉદ્ભવના ઈચ્છતા પરુપાનક કે ફૂરિ ગને તથ તેમની નિવિધતા અને વિગ્તા વિષે સપૂર્ણ જ્ઞાન મેળવવા ઈચ્છતા ઈવનિધાના અભ્યાસીને અને શારીરિક અને માનસિક પર્ગિચિતિ ઉપર આમોદના કે અન્ય કુદ્ગતી વનનાની થતી અસર સમજવા ઈચ્છતા શરીરનિધાના કે માનસવિધાના અભ્યાસીને પ્રાકૃતિક જૂગોળવિજ્ઞાન અત્યંત કે પરોક્ષ રીતે ઉપયોગી છે.

જેવી રીતે વનસ્પતિવિદ્યા, પ્રાણીવિદ્યા, અને જૂસ્તરવિજ્ઞાના અભ્યાસીઓ આસપાસની સૃષ્ટિનું નિરીક્ષણ કરીને વ્યાવહારિક ઉદાહરણો મેળવે છે, તેવી રીતે આ વિજ્ઞાનનો અભ્યાસી દરેક કુદરતી ઘટનાનું સકારણ સંશોધન કરીને તેની વ્યાવહારિક ઉપયોગિતા શોધી કાઢે છે. પ્રાકૃતિક ભૂગોળવિજ્ઞાન માત્ર યુદ્ધવિકાસનું ક્ષેત્ર છે, જોટલું જ નહીં પણ કોઈ પણ અર્થગ્રામી દેશોની ઔદ્યોગિક ખીણવણી માટે તેનું જ્ઞાન આવશ્યક છે. વિવિધ દેશોમાં આ વિજ્ઞાન સંબંધી દિવસે દિવસે જ્ઞાન પ્રસરતું જાય છે અને તે જ્ઞાનનો લાભ લઈને જેટલે અંશે કુદરત સાનુકૂળ બનાવી શકાય તેટલે અંશે મનુષ્ય તેમાંથી લાભ મેળવે છે.

પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિનાં મુખ્ય અંગો

જમીનનું બંધારણ

પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિનું પ્રાથમિક અંગ જમીનનું બંધારણ છે કે જેનાથી વિવિધ કુદરતી ઘટનાનો આચાર્યાન થાય છે. પૃથ્વીના સ્તરો વિવિધ પદાર્થોના બનેલા છે. કેટલાક સ્તરો સીધા સમાન્તર હોય છે ત્યાં કેટલાક અન્યવસ્થિત સ્તરવાળા હોય છે. આ શિલાઓના સ્તરોમાં કોઈકોઈ ક્ષેત્રો પ્રાણીઓ અને વનસ્પતિઓના અવશેષો કે આકારો પણ જોવામાં આવે છે. આ શિલાઓ જળમય કે જળસંચિત કહેવાય છે. શિલાઓ પર બહારથી દવામાન અને જળાશય અમર કરે અને અંદરથી ભૂગર્ભઉષ્ણતા અસર કરે છે. આથી પૃથ્વીના સ્તરોમાં નિરંતર ફેરફારો થયાં કરે છે અને જે સુગ્રોમાં પ્રાણીઓ કે વનસ્પતિઓના અવશેષો ઘોડે કે ઘણે અંશે આ શિલાઓમાં દટાયેલા રહે છે તેમને જૂસ્તરશાસ્ત્રીઓ જૂદા જૂદા નામથી ઓળખે છે. જૂદા જૂદા સુગ્રોના શિલાઓમાં જૂદી, જૂદી ખનીજ હોય છે અને પ્રત્યેક ખનીજથી ભૂમિના બંધારણમાં પણ ફેરફાર થાય છે. વિવિધ અવશેષોની

રૂપરેખા પરથી આ શિલાઓના નિર્ણયયુગ, પ્રાથમિક જીવનયુગ અને માધ્યમિક જીવનયુગ, એ પ્રમાણે વિભાગો કરવામાં આવે છે. આગળેય શિલાઓનાં રાસાયણિક બંધારણ પ્રમાણે કે જ્વાળામુખી સ્થિતિ પ્રમાણે વિભાગો કરવામાં આવે છે. વળી શિલાના સ્વરૂપથી ભૂમિની રચના, જમીનની કળદ્રુપતા કે ખનીજની વિવિધતા વગેરેનો નિર્ણય થઈ શકે છે. આથી જૂરતરવિજ્ઞાન અને પ્રાકૃતિક ભૂગોળ-વિજ્ઞાનને ઘણો ઘાડો સંબંધ છે, એ સમજાશે. પ્રત્યેક વિજ્ઞાનના અભ્યાસીને એકબીજાના સિદ્ધાન્તો જાણવા આવશ્યક છે. કાર્વ પણ દેશ કે પ્રાન્તની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ સંપૂર્ણ રીતે સમજવા માટે ત્યાંની શિલાઓના પ્રકાર અને તેમની કળદ્રુપતા પર થતી અસર વગેરેનું જ્ઞાન જરૂરનું છે.

ભૂમિ અને જળાશયની પરસ્પર સ્થિતિ

જુપ્થરચનામાં અને કુદરતી ઘટનામાં ફેરફાર કરનાર ખીજી કારણ ભૂમિ અને જળાશયની સ્થિતિ છે. પૃથ્વીના પડને લમલમ ઓઘો ભાગ ભૂમિથી ભરપૂર છે અને બાકીના પોણા ભાગમાં જળાશયો આવેલાં છે. પૃથ્વીના નકશાનું અવલોકન કરવાથી માલમ પડશે કે ભૂમિના જે મુખ્ય વિભાગો થઈ શકે છે. એક પૂર્વ ગોળાર્ધ અથવા જૂની દુનિયા અને ખીજો પશ્ચિમ ગોળાર્ધ અથવા નવી દુનિયા. આ જે વિભાગો વળી જૂદા જૂદા ખંડો અને દેશોમાં વહેંચાઈ ગયેલા છે. ભૂમિનો ઘણોખરો મોટો ભાગ ઉત્તર ગોળાર્ધમાં આવેલો છે. ઉત્તર ગોળાર્ધમાં આ ભૂમિ પહોળા અને વિસ્તીર્ણ છે, પણ દક્ષિણ ગોળાર્ધમાં તે ત્રિકોણાકાર અને સાંકડી થતી દેખાય છે. આખી પૃથ્વીને વીંટળાઈ રહેલો મહાસાગર કે જે જૂદા જૂદા ભૂમિ-સમૂહોથી વિભક્ત થયેલો છે તે છેક ઉત્તર ધ્રુવથી દક્ષિણ ધ્રુવ પર્યંત આવેલો છે.

જળ અને જમીનની પરસ્પર સ્થિતિ તથા સંબંધથી વિવિધ

કુદરતી ઘટનાનો આવિર્ભાવ થાય છે. મુદ્રમા આવના ભગતી કે ઓટ, ગરમ પ્રવહો, જળ ને જમીનની વિષમ ઉત્થાન કે શીનનથી ઉત્પન્ન થતા પવનો, વગાળ, વરમાદ વગેરે ઘટના કે જે આભોહવા ઉપર અમર કરે છે તથા અન્ય પ્રાકૃતિક બનાવો જળાશય અને જમીનની વર્તમાન રચનાથી ઉત્પન્ન થાય છે. જમીન અને જળાશયની વર્તમાન પરિસ્થિતિનું આ કારણ હોઈ ગઈ અથવા તે ઉત્તર-ગોળાર્ધમાં અને ખામ કરીને અમર્યાદીત્વ કટિમધ્યમાં આ મોટે જમીન મોટા વિસ્તારમાં આવેલી છે અને શાથી તે દક્ષિણ તરફ ત્રિકાણાકાર અને માકડી ચતી જાય છે તે ભૂગોળવિજ્ઞા કે ભૂસ્તર-વિજ્ઞા કેઈ અમળવી શકે તેમ નથી. પરંતુ એટલું તો કહી શકાય કે જળાશય અને જમીનની વર્તમાન પરિસ્થિતિ એ ભૂગર્ભમાં કે ભૂસ્તરમાં થતા અવિરત ક્ષેત્રોનું પરિણામ છે આ ઉપરથી અમ-જાશે કે પૃથ્વીના પડમાં થતા અવિરત ક્ષેત્રોથી પ્રાકૃતિક રચનામાં પણ અવશ્ય ફેરફાર થાય છે. જેટલે અગે પૃથ્વીના મહાન ખડોની ભૂપૃષ્ઠરચના બદલાય છે તેટલે અંતે જળાશયોની અને આભોહવાની ઘટનામાં પણ ફેરફાર થાય છે તે ઉપરાંત પ્રાણી અને વનસ્પતિની વિવિધતામાં તથા મનુષ્યની શારીરિક કે માનસિક વિવિધતામાં પણ ઉપરોક્ત ઘટનાથી ફેરફાર થાય છે.

ભૂમિની રચના

ભૂમિની બાહ્ય રચનામાં પર્વત કે ઉચ્ચપ્રદેશ, મેદાન કે ખીણ ધણો ભાગ ભજવે છે પૃથ્વી ઉપર પવનો કે ખીણો ભૂગર્ભમાં થતા નિગત ક્ષેત્રોથી થાય છે અને જળાશય ને દલ્દલાન ભૂમિને અપાટ કવચમાં મદદ કરે છે. કેટલીક જગ્યાએ જળાશયોની આસપાસથી ભૂમિ દારૂન ઊપસી આવે છે અને તેમાંથી પર્વતની દારો ઉત્પન્ન થાય છે. યુરેલીયામાં પર્વતની દાર પૂર્વથી પશ્ચિમ તરફ આવેલી છે. આથી ખડોની દક્ષિણ પૂર્વથી પશ્ચિમ છે

અને નદીઓના વહેણો મુખ્યત્વે કૂરીને ઉત્તર કે દક્ષિણ તરફ આવેલા છે; પરંતુ અમેરીકામાં પર્વતોની દ્વાર દક્ષિણથી ઉત્તર તરફ આવેલા છે, એટલે નદીઓનાં વહેણો પૂર્વ કે પશ્ચિમ દિશામાં છે.

પૃથ્વીના ખંડોની માકક અન્ય પ્રદેશો કે દ્વીપકલ્પોની લંબાઈનો આધાર ત્યાં આવેલા પર્વતોની દિશા ઉપર રહે છે. ભૂગર્ભવિદ્યા ભૂગોળવિદ્યાને ઢેલે અંશે માર્ગદર્શક છે તે આથી સમજાશે. કોઈ પણ ખંડ કે દેશની ભૂસ્તરરચનાના અભ્યાસથી ખાતરી થાય છે કે અગ્નિજન્ય ક્ષોભો ઘણા ભાગે તેમના પર્વતોની દિશા અને પરિમાણ પ્રમાણે થાય છે. પૃથ્વીના મહાન મેદાનોમાં આવા ક્ષોભો નહીં થવાથી કુદરતી રીતે તેમની દિશા પણ પર્વતોની દ્વાર પ્રમાણે હોય છે. પરંતુ નદીઓ દોળાવ પ્રમાણે વહેતી હોવાથી પર્વતોની મુખ્ય દ્વારની વિરુદ્ધ દિશામાં વહન કરે છે, અને ભૂમિની રચનામાં વિવિધતા ઉત્પન્ન કરે છે. યુરેશીયામાં પિરીનીઝ, આલ્પ્સ, કાર્પેથીયન્સ, કોકેશસ, હિમાલય, થીયાન્સન અને આસ્તાઘ વગેરે પર્વતોની મુખ્ય દ્વારો છે કે જેઓ પશ્ચિમમાં છેક આટલાન્ટીક મહાસાગરથી શરૂ થઈ પૂર્વમાં એટ્લીન્ટીક સામુદ્રની સુધી આવેલી છે. આની ઉત્તરે મધ્ય યુરોપ ને સાઈબીરીયા અને દક્ષિણે હિન્દુસ્તાન ને આઘનાના મેદાનો આવેલા છે. અમેરીકામાં પર્વતો અને મેદાનોની દિશા આથી વિરુદ્ધ છે. પર્વતો, ઉચ્ચપ્રદેશો, મેદાનો અને ખીણો પરસ્પર ઉપયોગી છે. પર્વતોથી પામેલા મેદાનોમાં વરસાદ પડે છે અને નદીઓ વહે છે અને ત્યાં પર્વતો નથી ત્યાં ઉત્તર ગણે ઉત્પન્ન થાય છે. આથી ખ્યાલ આવે કે કોઈ પણ દેશ કે પ્રાંતની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિનો મુખ્ય આધાર ભૂમિની રચના ઉપર રહે છે અને ભૂમિની રચનામાં ફેરફારો ઘણું કરીને ભૂમલ ક્ષોભોથી થાય છે.

જળાશયની રચના અને આંતરિક ક્ષોભો

પૃથ્વીનાં જળાશયોની રચના અને આંતરિક ક્ષોભો પ્રાકૃતિક

પરિસ્થિતિ ઉપર ઘણી અમર કરે છે. મહાસાગરોની જૂદી જૂદી રચના, ઉંડાઈ, ધનતા અને ઉષ્ણતામાન પ્રમાણે કુદરતી ધટનામાં પણ ફેરફાર થાય છે. આર્કટીક મહાસાગરના જેવી અમરથી વિમુક્ત રહેલા પેસિફીક મહાસાગરની રચિતિ આટલાન્ટીક મહાસાગરના કરતા તદ્દન જુદીજ છે. વળી હિંદી મહાસાગર કે જે ત્રણે બાજુએ જમીનથી વીંટળાયેલો છે અને ઉષ્ણ દટિમંચમાં આવેલો છે તેની સ્થિતિ અને મહાસાગર કરતા જૂદી છે. હિંદી અને આટલાન્ટીક મહાસાગર ઉંડા અને ખડક રહીત છે. પરંતુ પેસિફીક મહાસાગરમાં ખડક અને દ્વીપ બહુ આવેલા છે. સમુદ્રના પાણીની સરસરી ધનતા, જ્યારે ઉષ્ણતામાન ફરે ડીગ્રી હોય છે ત્યારે ૧૦૨૭૫ હોય છે, અને જેટલે અંશે પાણીમાં દ્વાર વધારે કે ઓછો હોય છે તે પ્રમાણે ધનતા વધે કે ઘટે છે. સમુદ્રના પાણીમાં દ્વાર વધારે હોવાથી બાષ્પ-લવન કે શીતલવન જરૂરી થઈ શકતા નથી. સમુદ્રની સપાટી ઉપરના પાણીમાં ઓક્સીજન વધારે હોય છે અને ઉગ્રાણના ભાગમાં કાર્બોનિક એસીડ પુષ્કળ હોય છે. જળાશયના પાણીના ઉષ્ણતામાનમાં અક્ષાંશ ને ઋતુભેદ પ્રમાણે ફેરફાર થાય છે. પરંતુ ઉગ્રાણના ભાગમાં ઉષ્ણતામાન ઓછું થતું જાય છે. સમુદ્રના તળિયાની રચના પણ બહારની જમીનના જેવી હોય છે; કારણ કે જૂગળાંદોભોથી નીચે જેસી ગથેલા પૃથ્વીના સ્તરોના તેઓ બનેલા હોય છે. મહાસાગરમાં માત્રમ પડતી વિવિધ ધટના પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિમાં ઘણા ફેરફાર કરે છે એટલુંજ નહિ પણ આગોહવા, પ્રાણી અને વનસ્પતિ ઉપર થોડી કે ઘણી અસર કરે છે.

મહાસાગરમાં ઉત્પન્ન થતા મોજા, લરતીઓ અને પ્રવાહો પ્રાકૃતિક રચના ઉપર અસર કરે છે, એટલું જ નહીં પણ આગોહવામાં ફેરફાર કરે છે. સૂર્ય અને ચંદ્રના આકર્ષણથી ઉત્પન્ન થતા લરતી કે એટ ઉષ્ણતામાન ઉપર અમર કરે છે અને કેટલાક અતિદુર્લભ ખંદરોને અલગ લાલકર્તા થાય છે. મહાસાગરના વિવિધ

ઉષ્ણતામાન અને ઘનતાથી ઉત્પન્ન થતા 'દંડા' અને ગરમ પ્રવાહો પૃથ્વી ઉપરના ક્રેટલાક પ્રતિકૂળ આબોહવા અનુભવતા પ્રદેશોને આશિર્વાદરૂપ થઈ પડે છે.

મહાસાગર ઉપરાંત 'રચાનિક જળાશયો જેવાં કે નદીઓ, સરોવરો અને ઝરાઓ પણ આબોહવા ઉપર અસર કરે છે. મહા-સાગરનું પાણી વરાળ થઈ ઉઠે ચઢે છે અને વરસાદ રૂપે પૃથ્વી ઉપર પડે છે. પર્વતમાંથી વહેતી નદીઓ માર્ગમાંથી ક્ષાર વગેરે પદાર્થો સમુદ્રમાં લઈ જાય છે. આથી સમુદ્રનું પાણી ખારું થાય છે. વરસાદનું પાણી જે જમીનમાં અદૃશ્ય થાય છે તે જૂદા જૂદા ખડકમાં થઈને ઝરણાં રૂપે બહાર આવે છે. ક્રેટલાક ઝરણાં, જૂદાં જૂદાં રસાયણથી મિશ્રિત હોય છે ત્યારે ક્રેટલાકમાંથી પ્રવાહ અસ્ખલિત રીતે વહેતો હોય છે. નદીઓ જેવા માર્ગમાંથી વહે છે તે પ્રમાણે તેઓ વ્યવહાર માટે યોગ્ય કે અયોગ્ય હોય છે. નદીઓના જળમગ્ન વડે આસપાસના પ્રદેશની ફળદ્રુપતા પણ વધે છે. છતાં રચાનિક જળાશયો કરતાં મહાસાગરની આબોહવા ઉપર અસર ઘણી યાથ છે. ઉપસુક્ત પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિથી વિવિધ કુદરતી ઘટનાનો આવિર્ભાવ થાય છે અને તેમની સંયુક્ત અસરથી જૂદી જૂદી મનુષ્યના પ્રવૃત્તિઓ થાય છે.

આબોહવાનાં મુખ્ય કારણો

દ્રાઈ પણ, પ્રદેશની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ જાણવા માટે સ્થાની ભૂપૃષ્ઠરચનાનું જ્ઞાન આવશ્યક છે, એટલું જ નહીં પણ ત્યાંના હવા-માનની સ્થિતિ જાણવી જરૂરની છે. આથી પ્રાકૃતિક ભૂગોળ-વિજ્ઞાનના અભ્યાસીને હવામાનવિજ્ઞાના સિદ્ધાન્તો સમજવા પડે છે. વાતાવરણમાં જૂદા જૂદા વાયુ જૂદા જૂદા પ્રમાણમાં મિશ્રિત હોય છે અને તે પ્રમાણ વનસ્પતિ અને પ્રાણીના જીવનને આવરણક છે. વળી વાતાવરણ પૃથ્વીનાં પડે ઉપર ઝાણું કે વધારે 'દબાણ' કરે છે.

૧૪] ગુજરાતનું પ્રાકૃતિક અને વ્યાપારી ભૂગોળવિજ્ઞાન

કે જેથી ઉષ્ણતામાનમાં પણ ફેરફાર થાય છે. સૂર્યનો પ્રકાર અને ઉષ્ણતા વાતાવરણમાં થઈને પૃથ્વી ઉપર આવે છે, પરંતુ ભૌગોલિક કારણોને લઈને વાતાવરણ જૂદા જૂદા પ્રમાણમાં ઉષ્ણ થાય છે. આથી હવામાં પ્રવાહો કે પવનો ઉત્પન્ન થાય છે કે જેનાથી કુદરતી ચટનામાં વિવિધ ફેરફાર થાય છે.

ઉષ્ણ હવામાં જિનાશ વધારે હોય છે અને ગીત પદાર્થના સંસર્ગમાં આવના ઝાકળ, ધુમ્મસ, વરમાદ કે કરાફે તે નીચે પડે છે. આ જગજગ્ય ચટના પ્રણી અને વનસ્પતિને ઘણી ઉપયોગી થાય છે. વરસાદનું પ્રમાણ જૂદી જૂદી પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ પ્રમાણે ભદ્રાય છે. આથી સમશીતોષ્ણ કટિનિધમાં ૧૦ થી ૮૦ ઇંચ સુધી વરમાદ પડે છે અને ૧૦૦ થી ૫૦૦ ઇંચ સુધીનું પ્રમાણ ઉષ્ણ કટિનિધમાં મોલમ પડે છે. જ્યારે હવાનું ઉષ્ણતામાન શીતબિંદુથી નીચે જાય છે ત્યારે ધુમ્મસના બરફ કે કરા થઈ જાય છે. આથી મુવ વિભાગમાં અને ઉચ્ચ પ્રદેશના શિખર પર નિરંતર જમ્ડ પડ્યો રહે છે. કોઈ પણ પ્રદેશની આબોહવામાં ફેરફાર કરનારા ભૌગોલિક કારણો એક કરતાં વધારે છે તે આ ઉપરથી સમજાશે.

પવન, વરમાદ, ઉષ્ણતા અને જિનાશ વગેરેની સંસારી સ્થિતિને આબોહવા કહે છે. કોઈ પણ પ્રદેશની વનસ્પતિ અથવા તો પ્રાણીની વિવિધતામાં આબોહવા અમલનો ભાગ જગ્ય છે પરંતુ તેની વધારે અસર ત્યાંના લોકોની ખાસીયતમાં જોવામાં આવે છે. આબોહવામાં ફેરફાર કરનારા મુખ્યત્વે ધરીને નીચેનાં કારણો હોય છે—

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| (૧) વિષુવવૃત્તનું અંતર | (૫) પર્વતની દિશા અને સ્થિતિ |
| (૨) મસુદ કે જળાશયનું અંતર | (૬) મસુદની ગપાટીથી ઉંચાઈ |
| (૩) સમુદ્રમાં વહેતા પ્રવાહ | (૭) જમીનનો ટોળાવ |
| (૪) જમીન ઉપર વાતા મવન | |

ઉપરુક્ત કારણોની મંચુકા અમગથી કેઈ પણ સ્થળની

આબોહવા મુકરર થાય છે. ફક્ત એક જ કારણથી આબોહવાનો નિર્ણય થઈ શકતો નથી. વિપુલવૃત્તના માત્ર નજીકપણાથી કાંઈ પ્રદેશ અતિ-શય ગરમ છે એમ માનવું તે ભૂલભરેલું છે. દક્ષિણ અમેરીકાના ફક્વેડોર વિલાગનું મુખ્ય શહેર કયુટો લગભગ વિપુલવૃત્ત ઉપર આવેલું છે, છતાં ત્યાંની આબોહવા એટલી સખત કે ગરમ નથી, કારણ કે તે સમુદ્રની સપાટીથી બહુ ઉંચે આવેલું છે. વળી એક જ અક્ષાંશ ઉપર આવેલાં રથજોની આબોહવામાં પણ ઘણો ફેર પડે છે. કાંઈ રથજો એક આબોહવાનું કારણ પ્રતિકૂળ હોય, પરંતુ બીજા સાનુકૂળ હોય તો એકંદરે આબોહવા માફકસર બને છે. જ્યાં આબોહવાનું એક જ કારણ જોવાપર હોય ત્યાં સામાન્ય રીતે આબોહવામાં ફેરફાર તેનાથી જ થાય છે.

વિપુલવૃત્તનું અંતર

કાંઈ પણ રથજોની આબોહવાનો આધાર તે રથજો વિપુલવૃત્તથી દુરલે દૂર કે નજીક છે તેના ઉપર રહે છે; કારણ કે સૂર્યનાં કિરણો દેવતા અંગના ખૂણો કરીને પૃથ્વી ઉપર આવે છે તેના નિર્ણય આ અંતરથી થઈ શકે છે. જેમ સૂર્યનાં કિરણો સીધી લીટીમાં પડે તેમ ઉપરતા વધારે પડે છે. આથી વિપુલવૃત્ત આગળ સૌથી વધારે ગરમી પડે છે અને ધ્રુવ આગળ સૌથી વધારે ઠંડી પડે છે. રથજોને કટિબંધની ગંધમાં અંતર પ્રમાણે ઓછીવત્તી ગરમી કે ઠંડી પડે છે. જો બીજા કારણો આબોહવા ઉપર અસર ન કરતા હોય તો મુખ્યત્વે કરીને તે જગ્યાના અક્ષાંશ અથવા વિપુલવૃત્તનું અંતર હવામાન ઉપર મણી અમર કરે છે.

સમુદ્ર કે જળાશયનું અંતર

જો પૃથ્વીનું તળાચું સપાટ જમીનનું અથવા જળનું હેત તો એકજ અક્ષાંશ ઉપર આવેલા પ્રદેશોમાં સખી ગરમી કે ઠંડી પડત, પરંતુ પૃથ્વીની રચના આવી નથી. જમીન અને જળાશયની

પરસ્પર રચિનથી તે રચના હવામાનમાં ફેરફાર થાય છે, પાણી જમીન કરતા ધીમેથી ગરમ થાય છે તેમ જ ધીમેથી ઠંડુ પડે છે. આથી જમીન અને જળાશયની આમપાસનું હવામાન પવનની મદદથી મિથ થાય છે. આવાં રચણોની આબોહવા ઉનાળામાં વધારે ઠંડી અને શિયાળામાં વધારે હૂંફાળી હોય છે. જો કે રચણો સમુદ્રથી દૂર આવેલા હોય તો તેમની આમપાસ સરોવર હોય તો પણ ત્યાં હવા સુખકારક અને આકર્ષક બને છે. દાખલા તરીકે ગરીબાની મધ્યમાં જળાશયના અભાવે હવામાન અતિવિષમ છે, ત્યારે ઉત્તર અમેરીકાની મધ્યમાં મહાન સરોવરોને લીધે આબોહવા પ્રમાણમાં સુખકારક છે.

સમુદ્રમાં વહેતા પ્રવાહ

ફેદલીક વખત સમુદ્રમાં વહેતા ગરમ પ્રવાહથી ઠંડા પ્રદેશના કિનારા ઘેરાય છે ત્યારે તે પ્રદેશની આબોહવામાં અતિશય ફેરફાર થાય છે વળી ગરમ પ્રવાહ તરફથી વાતા પવન ઠંડા પ્રદેશની ઠંડક હૂંફાળી અને બિનાસવાળી બનાવે છે. બ્રિટિશ દાખલા શિયાળકાળમાં આછી ઠંડી પડે છે તેનું કારણ એ છે કે 'ગરમ' નામને ગરમ પાણીને પ્રવાહ તેના કિનારોને ધ્રુવે છે અને પવનથી હવા હૂંફાળી થાય છે. સમુદ્રમાં વહેના ઠંડા પ્રવાહની અમર એથી વિરુદ્ધ થાય છે. પશ્ચિમ જાપાનની ગરમ હવા ઠંડા 'શુરીક' પ્રવાહને લઈને આકર્ષ આવે તેવી બને છે. સામાન્ય રીતે ગરમ પ્રવાહ કરતાં ઠંડા પ્રવાહની આબોહવા ઉપર અસર ઘણી ઓછી થાય છે.

જમીન ઉપર વાતા પવન

વાતાવરણમાં ગરમી કે ઠંડી પ્રમાણમાં પવન અગત્યનો ભાગ ભજવે છે. જમીન તરફથી વાતા પવનમાં બિનાસ હોતી નથી, પણ જો પ્રદેશ ઉપર તે વાય છે તે જગ્યાનું હવામાન વધારે હૂંફાળું કે વધારે ઠંડાળું બનાવે છે હિન્દુ સમુદ્ર તરફથી વાતા પવન સામાન્ય

રીતે ઉષ્ણતા અને બિનાશ લાવે છે, ત્યારે શીત સમુદ્ર તરફથી વાતા પવન આમોહવાને ઠંડી અને સૂકી બનાવે છે. આથી ખ્યાલ આવશે કે કોઈ પણ રેશન આગળ સમુદ્ર કે જળાશય હોય, પરંતુ જો ત્યાં પવન મ વાતા હોય તો તે પ્રદેશની આમોહવા ઉપર બિલકુલ અસર થતી નથી. વર્ષા ઋતુવાળા પવન સમુદ્ર તરફથી આવીને પર્વત સાથે અથડાય છે અને પાસેના પ્રદેશમાં વરસાદ રૂપે પડે છે.

પર્વતની દિશા અને સ્થિતિ.

પર્વતની દિશા અને સ્થિતિ પણ આમોહવા ઉપર ઘણી અસર કરે છે. પર્વતની જે બાજુએ ભેજવાળો પવન અથડાતો હોય તે બાજુ બિનાશવાળી અને ખીજી બાજુ તરફનો પ્રદેશ સૂકો હોય છે. હિમાચલ પર્વતની દિશા અને સ્થિતિ હિંદને ઘણી લાભકર્તા છે, કારણ કે ઉત્તર તરફના ઠંડા પવનને રોકે છે, એટલું જ નહીં પણ દક્ષિણ તરફથી વાતા ભેજવાળા પવનને અટકાવીને વરસાદ લાવે છે. વળી ઇટાલીનો આલ્પ્સ પર્વત ઠંડા પવનને રોકીને તે પ્રદેશને ગરમ રાખે છે અને રશીયામાં એકે ઉંચો પર્વત ન હોવાથી ઉત્તરનો ઠંડો પવન છેક ટાળા સમુદ્ર સુધી વાય છે.

સમુદ્રની સપાટીથી ઉંચાઇ

પૃથ્વીની સપાટી પાસેની હવા ઘટ્ટ અને બીની હોવાથી ગરમી વધારે સંધરે છે. આથી હવાના નીચલા પડને સૌથી વધારે ઉષ્ણતા મળે છે અને જેમ સમુદ્રની સપાટીથી ઉંચાઇ વધારે તેમ હવાનું ઉષ્ણતામાન ઓછું થાય છે. જો આ કુદરતી નિયમ ન હોત તો વિપુલવૃત્ત ઉપર આવેલા પર્વતો બરફથી આચ્છાદિત હોત નહિ. આ અગત્યના આમોહવાના કારણથી ઉષ્ણ કટિબંધમાં આવેલા ઉચ્ચ પ્રદેશની ઘણી જગ્યાઓ મનુષ્યને રહેવા લાયક બની છે; પરંતુ સમશીતોષ્ણ કટિબંધમાંના કેટલાક ઉચ્ચ પ્રદેશો તદ્દન નિર્જન અને વેરાન ખાલમ પડે છે. પૂર્વ આફ્રિકાનું મોઆસા સહેર અને દક્ષિણ અમેરીકાના

છે. હિંદમાં પણ જળશક્તિનો ઉપયોગ યથા લાગ્યો છે. દક્ષિણમાં કાવેરી નદીના ધોધમાંથી, પંજાબમાં સતલજ નદીના ધોધનાં વહેણ-માંથી અને મુંબઈમાં પશ્ચિમ ઘાટપર આવેલા સરોવરમાંથી ઉત્પન્ન થતી વિદ્યુત વડે આસપાસના પ્રદેશને ધણો લાભ મળે છે.

નદીનો ઉપયોગ સામાન્ય રીતે વ્યવહારના સાધન તરીકે પુષ્કળ થાય છે. તે ઉપરાંત નદીની આસપાસનો પ્રદેશ ઘણા ભાગે સપાટ હોવાથી જમીન માર્ગનો વ્યવહાર પણ સાનુકૂળ થઈ પડે છે. યુરોપની ડાન્યુબ નદી, કાલેદોશની ધરાવદી નદી અને અમેરીકાની હાસન નદી જે કે કુંગરાળ પ્રદેશમાંથી વહે છે છતાં તેમના વહેણ પાસેના સપાટ મેદાનમાંથી પ્રસાર થતી મોટી રેલ્વે મારફતે પુષ્કળ વ્યવહાર ચાલે છે. આફ્રીકાની ઝાંબેસી નદી ઘણા ધોધને લઈને અને દક્ષિણ હિન્દની નદીઓ ઉંડી ખીણોને લઈને વ્યવહારયોગ્ય નથી, છતાં તેમની આર્થિક અગત્ય વધારી શકાય તેમ છે. તેમના ધોધમાંથી ઉત્પન્ન થતી વિદ્યુતશક્તિ વડે ઔદ્યોગિક ખીલવણી થઈ શકે એમ છે.

કેટલાક પ્રદેશમાં નદી કે પર્વત રાજકીય હદ ઓળખવામાં ઉપયોગી થઈ પડે છે. જર્મની અને ફ્રાન્સ વચ્ચેની ફ્રાન્કન નદી અથવા તેા રેન અને ફ્રાન્સ વચ્ચેનો પિરિનીઝ પર્વત ઘણા વખતથી રાષ્ટ્રીય સીમા તરીકે ઓળખાય છે. વળી ઘણી નદીઓ મુખ આગળ ડેલ્ટા-દોઆબ બનાવે છે, આથી પ્રદેશની ફળદ્રુપતા અને વરતીમાં પણ વૃદ્ધિ થાય છે.

ઉચ્ચપ્રદેશ પણ મનુષ્યની પરિસ્થિતિમાં અતિ મદતવનો ભાગ ભજવે છે. ઘણા ભાગે આવા ઉચ્ચપ્રદેશો રેલ્વે વ્યવહાર માટે પ્રતિકૂળ હોય છે, એટલું જ નહીં પણ વરસાદ ઓછો પડવાથી ત્યાં વારંવાર દુષ્કાળ પડે છે. તે ઉપરાંત ત્યાંની નદીઓ પણ ઝડપથી વહેતી હોવાથી વ્યવહારયોગ્ય બનતી નથી.

મેદાનવાળા પ્રદેશમાં, કે જ્યાં આગેહવા અનુકૂળ હોય છે ત્યાં

ખેતી અને ટોરના ચારા માટે પુષ્કળ જમીન હોય છે. આવાં મેદાનોમાં ખેતી માટે જ્યારે અર્થચીન યાંત્રિક સાધનો વપરાય છે, અથવા તો રેલ્વેઅથવા સરૂ ચાલુ છે ત્યારે તેમની આર્થિક અમૂલ્ય ધણી વધે છે. કેનેડા, અર્જેન્ટાઈન અને ઓસ્ટ્રેલીયાનાં મેદાનો ખેતીની ઉચ્ચ કક્ષાએ પહોંચેલાં છે તેનું મુખ્ય કારણ અનુકૂળ આબોહવા અને સપાટ ફળદ્રુપ પ્રદેશ છે.

આબોહવા

આબોહવા પણ જૂષ્ઠરચનાની માફક મનુષ્યપ્રવૃત્તિને નિયમમાં રાખતું અગત્યનું કારણ છે. આબોહવાથી જૂદા જૂદા દેશની ખોરાકની પેદાશ શી હોઈ શકે તે માલમ પડે છે, એટલું જ નહીં પણ મનુષ્યની કાર્યશક્તિ અને ખામીયતમાં ફેરફાર પડે છે. ઉત્તર આફ્રિકાનું સહરાનું રણ અને ખીજ રણો પ્રતિકૂળ આબોહવાથી બનેલા છે તે મંતવ્ય બોલે નથી. પૃથ્વીનાં મહાન રણો ફળદ્રુપતાની ખોટને લઈને બનેલાં નથી, પરંતુ વરસાદની અછતને લીધે બનેલાં છે. અનુકૂળ આબોહવાવાળા પ્રદેશો જેવાં કે વર્ષા ઋતુના દેશોમાં (હિન્દુસ્તાન, ચીન વગેરે) વનસ્પતિ ને ખોરાક પુષ્કળ જગ્યામાં ઉત્પન્ન થાય છે, કારણ કે ત્યાં ઋતુસર પૂરતો વરસાદ પડે છે.

કેટલીક જગ્યાએ મનુષ્ય પ્રતિકૂળ આબોહવાને અનુકૂળ બનાવીને ખેતીના ઉપયોગમાં લે છે. ઈજિપ્તની નાઇલ નદી અને સિંધની સિંધુ નદીમાંથી કાટેલી નહેરોએ વેરાન પ્રદેશને ફળદ્રુપ બનાવ્યો છે કે જે મનુષ્યપ્રવૃત્તિની સાક્ષી પૂરે છે. આબોહવાથી મનુષ્યની કાર્યશક્તિમાં પણ ફેરફાર થાય છે તે જૂદા જૂદા દેશના લોકોની સરખામણી ઉપરથી માલમ પડે છે. વર્ષા ઋતુવાળા પ્રદેશમાં ખોરાક ઘણા જગ્યામાં ઉત્પન્ન થતો હોવાથી ત્યાંના લોકોને ખોરાક ઘણી સહેલાઈથી મળે છે. વળી તે પ્રદેશમાં અતિશય ગરમી પડતી હોવાથી લોકોની કાર્યશક્તિ પણ પ્રમાણમાં ઓછી હોય છે. આથી સમશીતોષ્ણ પ્રદેશમાં વસવાટ રેલે

કાલંબીયા પ્રાંતનું જોગોટા શહેર ત્રિપુવટતની ઉત્તરે ચાર અસાંચ ઉપર આવેલાં છે; પણ પહેલા શહેરમાં સખતમાં સખત ગરમી પડે છે ત્યારે ખીજામાં સાધારણ ગરમી પડે છે. સમુદ્રની સપાટીથી જમીનેની ઉંચાઇ ત્રિપુવટતના નજીકપણાથી ચતી અસરને માફકસર ખંનાવે છે.

જમીનનો ઢોળાવ

જમીનનો ઢોળાવ પણ હવાના ઉષ્ણતામાન ઉપર અસર કરે છે. ત્રિપુવટત આગળ સૂર્યનાં કિરણો ઠાટખૂંજે પડતાં હોવાથી ત્યાં સખત ગરમી પડે છે, પરંતુ તેનાથી દૂરના પ્રદેશમાં કિરણો તીવ્રકસ રીતે પડતાં હોવાથી ગરમી ઓછી પડે છે. વળી જમીનનો ઢોળાવ સૂર્યના સામે આવતો હોય અને કિરણો તીવ્રકસ રીતે પડે તોપણ ઓછી જગ્યામાં કિરણો આવવાથી ગરમી વધારે પડે છે, તેથી ઉત્કું જે ઢોળાવ સામે ન હોય તો કિરણો વધારે જગ્યામાં આવવાથી ઉષ્ણતા ઓછી પડે છે. ઉત્તર ગોળાર્ધમાં દક્ષિણ તરફ ઢાળ હોવાથી ત્યાંની હવા સૂર્યના કિરણો સીધાં પડવાથી ગરમ રહે છે અને દક્ષિણ ગોળાર્ધમાં એથી ઉત્કું થાય છે. આથી આદ્ય અને દિમિતમના દક્ષિણ ઢાળો ફળદ્રુપ છે અને ચૂકીલાં દક્ષિણ ગોળાર્ધમાં હોવાથી તેની ઉત્તર બાજુ ફળદ્રુપ છે. ઇટાલીના લેઆર્ડો મેદાનનો ઉત્તર ભાગ દક્ષિણ ભાગ કરતાં આગોહવામાં અત્યંત સુખકારક છે, કારણ કે આ મેદાન ઢોળાવ પડતું છે.

આ ઉપરાંત જમીનની જાત, જંગલો અને ખેતી વગેરે પણ દેવાની ઉષ્ણતા અને ભેજને અસર કરે છે. આ ઉપરથી ખ્યાલ આવશે કે આગોહવામાં ફેરફાર કરનારાં અનેક કારણો છે અને તેમની મધુક્ત અસરથી હવાના ઉષ્ણતામાનમાં ફેરફાર થાય છે. પૃથ્વીના કાંઈ ભાગની હવા ગરમ અને ભેજવાળી, કાંઈની બેજવાળી હોય, તેમજ કાંઈની ગ.મ અને સૂકી ભેજ વચરતી હોય છે. કાંઈ

પ્રદેશમાં ઘણો વરસાદ પડે છે સારે ક્ષાંધમાં બિલકુલ પડતો નથી. આ સર્વ ફેરફારો ઉપરુક્ત કારણોથી થાય છે અને તેમાં મુખ્યત્વે કરીને પ્રાકૃતિક રચના ઘણો ભાગ ભજવે છે. કુદરત અને આબોહવાની મંયુક્ત અસરથી મનુષ્યનાં લક્ષણો અને તેની પ્રવૃત્તિઓ પણ કાલાન્તરે બદલાતી જાય છે.

પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિનો મનુષ્યની પ્રવૃત્તિ અને સંસ્કૃતિ સાથે સંબંધ

પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિનાં જે મુખ્ય અંગો બૃહંધરચના અને આબોહવા મનુષ્યની પ્રવૃત્તિ અને સંસ્કૃતિ ઉપર પ્રાથમિક અસર કરે છે. વનસ્પતિ અને પ્રાણી કે જમની ઉત્પત્તિ, વિકાસ અને વિવિધતાનો આધાર ઉપરુક્ત કારણો ઉપર રહે છે તેઓ પણ થોડે કે ઘણે અંશે મનુષ્ય ઉપર અસર કરે છે.

બૃહંધરચના

મનુષ્યની કામ કરવાની શક્તિ તેની રહેણીકહેણી અને તેનો ધંધો કેદરતી રચનાથી ધરાય છે. પર્વત, નદી, સરોવર કે સમુદ્ર જે પ્રદેશમાં આવેલા હોય ત્યાંના લોકો ઉપર ઘણી અસર કરે છે. ઉત્તર અમેરીકાનો દૌહી પર્વત ક્ષયવા તો હિન્દુસ્તાનનો હિમાલય પર્વત જે કે વ્યવહાર માટે પ્રતિકૂળ છે, છતાં પાસેના પ્રદેશની આબોહવામાં ઘણા ફેરફાર કરે છે. ઘણી વખત પર્વતમાંથી કિંમતી ખનીજો નીકળવાથી તે પ્રદેશ ઉદ્યોગપ્રધાન પણ થઈ શકે છે. જર્મનીનો દાર્ઝ પર્વત પોતાની કિમતી ખનીજો વડે ઔદ્યોગિક પ્રવૃત્તિને સારા પ્રમાણમાં પેલે છે. કેટલીક વખત પર્વત ઉપરથી પડતા ધોધમાંથી વિદ્યુત પેદા થઈ શકે છે અને તે ઉદ્યોગની ખીલવણીમાં સારો ભાગ ભજવે છે. ઇટાલીના પર્વતોમાંથી ઘણી વિદ્યુત ઉત્પન્ન કરવામાં આવે

દરતાં વર્ષા ઋતુવાળા અથવા ઉષ્ણ પ્રદેશોમાં રહેલા લોકો સામાન્ય રીતે આળસુ, શાન્તિપ્રિય અને અનિયમિત સ્વભાવના હોય છે. એટલિટન જેવા દેશમાં કે ત્યાં મનુષ્યને અપ્રતિબદ્ધ રીતે કામ કરવામાં અડચણ પડે તેવી ઠંડી પડતી નથી અથવા તો ઔદ્યોગિક સ્વભાવને પ્રતિકૂળ નીવડે તેવી સજાન ગરમી પડતી નથી ત્યાં મુખ્યત્વે કરીને લોકો સાદસિક, ઉદ્યોગી, ઉત્સાહી અને પ્રગતિશીલ બને છે તેનું એક કારણ આબોહવા જ છે.

વનસ્પતિ

વનસ્પતિ પણ મનુષ્યપ્રવૃત્તિને નિયમમાં રાખતું એક અત્યંત કારણ છે, પરંતુ તેનો આધાર કુદરતી રચના અને આબોહવા ઉપર રહે છે. હુંગરાળ પ્રદેશમાં જેટલે અંશે જમીન ફરીયાની સપાટીથી ઉંચી હોય છે તેટલે અંશે વનસ્પતિ પણ ઓછાવત્તા પ્રમાણમાં હોય છે. વળી પર્વતની વાયુવાળી બાજુ કરતાં વિરૂદ્ધ બાજુમાં તદન જૂદી વનસ્પતિ માલમ પડે છે, કારણ કે વાયુવાળી બાજુ તરફ પવન વરસાદ લાવે છે તેથી આબોહવામાં ફેર પડે છે. ફાંફી પર્વતની વાયુવાળી બાજુમાં પુષ્કળ વરસાદ પડવાથી ધણા કિંમતી વૃક્ષો હોય છે અને નીચાણના ટોળાવ ઉપર ફળનું સારૂ વાવેતર થાય છે. તે જ પર્વતની વિરૂદ્ધ બાજુએ લગભગ વૃક્ષ ઉગનાં જ નથી, તેથી ત્યાંની વનસ્પતિમાં ઘાસ ને છોડવા સિવાય કંઈ જોવામાં આવતું નથી.

વિપુલવૃક્ષ આગળના પ્રદેશમાં અતિશય વનસ્પતિ હોય છે તેનું કારણ પણ આબોહવા છે. દક્ષિણ અમેરીકાની આમાઝોન નદી અને આફ્રીકાની કોંગો નદીની આસપાસના પ્રદેશમાં સતત ગરમી અને વરસાદ પડવાથી એટલાં બધાં લીયોલિય જંગલો આવેલાં છે કે હજુ સુધી કેટલીક જગ્યાએ મનુષ્ય વસવાટ કરી શક્યો નથી અને કુદરતનું સામ્રાજ્ય પણ અચળ રહેલું છે. આવા પ્રદેશમાં વળી

મનુષ્યની ખાસીયતને સંપૂર્ણપણે નિયમમાં રાખતાં નથી તોપણ તેઓ મનુષ્યની દરેક પ્રવૃત્તિ, રચનાસ્થિતિ કે વસવાટ ઉપર પ્રાથમિક અસર કરે છે. કુદરતી કારણો સિવાય રાજકીય કારણો પણ કટલેક અંશે મનુષ્ય ઉપર અસર કરે છે. દાખલા તરીકે ચીનની રાજકીય અસાન્નિ અને આંતરવિગ્રહ રાષ્ટ્રની આર્થિક પ્રગતિ કરવામાં ઘણી દરકત કરે છે. વળી કોઈ દેશમાં જૂદી જૂદી જાતની શોધખોળથી કુદરતી લાભો ન હોય તો પણ પ્રગતિ થઈ શકે છે. છેલ્લા એક સદીમાં કાપડના ઉદ્યોગને માટે યાંત્રિક સાધનોમાં જે શોધખોળ થઈ છે તેમણે ઉદ્યોગનું અજબ પરિવર્તન કર્યું છે. વળી વ્યવહારનાં સાધનોમાં જે અવાંચીન વિકાસ થયો છે તેથી દૂર દૂરના અંધકારમય અને અગમ્ય ગણાતા પ્રદેશો મનુષ્યને રહેવા લાયક રચેલા થઈ ગયા છે. જોટલે અંશે પ્રતિકૂળ કુદરત સહેલાઈથી સાનુકૂળ થઈ શકે તેટલે, અંશે મનુષ્ય તેના પ્રયાતનમાં સફળ થયો છે, તે વાત નિર્વિવાદ છે. છતાં દુનિયામાં મહાન ગરમ રણોની રચિતિમાં હજુ કંઈ ફેરફાર થયો નથી; કારણ કે અસંખ્ય ખર્ચ કરતાં પણ કુદરત કોઈ પણ ઉપાયે સાનુકૂળ થઈ શકે તેમ નથી. આથી ઉલટું દુનિયાનાં મહાન રસાળ મેદાનોમાં કે જ્યાં ઘણા ટોરનેા ઉછેર થઈ શકે છે તેમજ અડળાક ધનધાન્ય ઉત્પન્ન થઈ શકે છે ત્યાં અસંખ્ય ખેડૂતો અને પરદેશીઓ જઈ વસે છે. વળી આવાં મેદાનો વ્યવહારોગ્ય હોવાથી વ્યાપાર પણ વૃદ્ધિ પામે છે. દેનેડાના ફળદ્રુપ મેદાનનું (ત્રેપરી) નિઠાસરચાન વિનિયોગ સહેર દુનિયાનું મોટું વ્યાપારમથક થઈ પડ્યું છે, કારણ કે તેની રચનાસ્થિતિ અત્યંત લાલકતાં છે.

કુદરત અથવા આબોહવા મનુષ્ય ઉપર જૂદી જૂદી રીતે અસર કરે છે. મનુષ્યના પોષાક, વસવાટ, ખેરાક, ધંધો, રીવાજો, શારીરિક અને માનસિક ખાસીયતો, સાસનપદ્ધતિ, પરદેશગમન અને ઇતિહાસ, એ ઉપર આબોહવાની ઓછીવતી અસર થાય છે. મનુષ્યની પ્રાથમિક અવસ્થામાં કુદરતનું સામ્રાજ્ય ધણું હતું,

પરંતુ અર્વાચીન પ્રગતિશીલ મનુષ્યે :પ્રતિકૂળ કુદરતી અસરને સાનુકૂળ બનાવી છે. વૃક્ષના પાંદડાં કે વેલા અથવા પ્રાણીની ચામડી વડે શરીરનું રક્ષણ કરવાને બદલે અર્વાચીન મનુષ્ય વિવિધ સુતરાઉ ગરમ કે રેશમી પોષાક પહેરે છે. પહાડોની ખખોલોમા કે ઝાડ ઉપર રહેવાને બદલે હાલનો મનુષ્ય ચૂનાપત્થરનાં બાથેનાં લઘ્ય મકાનોમાં રહે છે. વળી ફળપુલ કે જંગલની પેદાશ ઉપર નિર્વાહ કરવાને બદલે તે વિવિધ ખોરાકની વાનીઓ મેળવે છે. આ સર્વ ફેરફારો મનુષ્ય કરી શક્યો છે અને તેટલા પ્રમાણમાં તેણે કુદરત ઉપર વિનય મેળવ્યો છે એમ કહી શકાય. પરંતુ આબોહવામા ફેરફાર તે કરી શક્યો નથી અને એ તેની શક્તિની બહાર છે. જોડે એ અંશે આબોહવામા ફેરફાર થઈ શક્યા નથી તેટલે અંશે અર્વાચીન સંસ્કૃતિના યુગમા પણ કુદરતની અસર સીધી કે આડકતરી રીતે જોવામા આવે છે. આબોહવા સિવાય પરદેશગમન, વારસો, આતરજાતીય લગ્ન, વિવિધ સંજોગો અને અવસરો વગેરે કારણો મનુષ્ય ઉપર અસર કરે છે. સમય પણ તેમા અમૂલ્ય ભાગ બજવે છે, કારણ કે કાલાન્તરે મનુષ્ય એક પરિસ્થિતિમાથી બીજામા આવે છે. છતાં આબોહવા એ અમૂલ્ય કારણ છે અને તેની અસર અપ્રતિમ રહેલી છે.

મનુષ્યના શારીરિક કે માનસિક લક્ષણો ઉપર કે તેની વિવિધ પ્રવૃત્તિઓ ઉપર આબોહવાની ઓછીવત્તી અમર થાય છે. મનુષ્યના વસવાટનો આધાર ધણું કરીને અનુકૂળ આબોહવા ઉપર રહે છે. ન્યા અતિશય ગરમી કે ઠંડી પડે છે ત્યાં મનુષ્યનો વસવાટ થઈ શકતો નથી. આથી ઉત્તરના ઠંડા પ્રદેશમા, રણમા કે જંગલમાં વસતી ઓછા પ્રમાણમા હોય છે. હવામાન કરતાં વરસાદ ઉપર મનુષ્યના વસવાટનો ઘણો આધાર રહે છે. વિષુવવૃત્ત આગળ કે ન્યા અતિશય ગરમી અને વરસાદ પડે છે. ત્યાં દુનિયામા સૌથી ઘાટી વસતી માલમ પડે છે, કારણ કે વરસાદને લઈને વનરપતિ પણ ત્યાં પુષ્કળ હોય છે.

વળી ઉધ્ધુકટિખંધમાં ખોરાકનાં સાધનો અખૂટ હોવાથી મનુષ્યને ખાસ નિર્વોદ્ધ માટે સતત પુરુષાર્થ કરવો પડતો નથી. સામાન્ય રીતે આ પ્રદેશના લોકો આદ્યત્વપ્રિય, મોટા અને અનિયમિત રવસાવના હોય છે. અપવાદ તરીકે પ્રગતિશીલ પ્રજાઓ આવા પ્રદેશમાં મળી આવે છે, પરંતુ એ વાત તો નિર્વિવાદ છે કે ગરમ દેશોમાં સુલભ ખાનપાનને લઈને સાદસિક અને પ્રગતિશીલ પ્રજાનું પ્રમાણ ઓછું જોવામાં આવે છે. વળી વિષમ હવાથી ત્યાંના લોકોની કાર્યશક્તિ ઘટે છે. આબોધવાના કારણથી શીતકટિખંધની સાદસિક પ્રજાઓએ ગરમ પ્રદેશ ઉપર પોતાની સર્વોપરી સત્તા જમાવી છે. ત્યારે વર્ષા ઋતુવાળા પ્રદેશમાં વરતી જોશભેર વધવા છતાં લોકોને સામાન્ય રીતે પરદેશમાં વસવું ગમતું નથી ત્યારે ઠંડા પ્રદેશના લોકો નવા પ્રદેશો જિતવા કે ખીલવવા પ્રેરાય છે.

વળી દાકનાં પ્રથમ પંક્તિનાં ઔદ્યોગિક રચણાની સ્થાપનાનું મૂળ કારણ મોટા ભાગે કુદરતી રચના અને આબોધવા જ છે. અપવાદ સિવાય દુનિયાની સર્વ વિશાસ પામેલી કાલસાની ખાણો અગત્યનાં ઔદ્યોગિક રચણાને પોષે છે. દુનિયાના સુતરાઉ કાપડના ઉદ્યોગમાં લેડેશાયર અપ્રતિમ સ્થાન ભોજવે છે; કારણ કે કાલસાની ખાણ અને દરીયો પાસે જ છે, એટલું જ નહીં પણ સુતર કાંતવાને માટે ખાસ અનુકૂળ ચામ તેવી ભેજવાળી હવા ત્યાં છે. હિન્દુસ્તાન અને ઇજિપ્ત જેવા દૂર આવેલા દેશો હજુ પણ લેડેશાયરને ઓળખતા પ્રમાણમાં ૩ પૂરે પાડે છે. કારણ કે ત્યાં રતી પેદાશને માટે આબોધવા ઘણી અનુકૂળ છે. પરંતુ સુતર કાંતવને યોગ્ય લેડેશાયર જેવી લિનાસવાળી હવાની ખોટ દોવાથી મોટામાં કૃત્રિમ યોજના વડે ભેજવાળી હવા દિવસ કરવામાં આવે છે.

ત્યારે કોઈ પણ જગ્યાએ સોનાની ખાણની શોધ માત્રમ પડે છે ત્યારે ધણા લોકો ત્યાં આવીને વસવા લાગે છે, પરંતુ તેની પ્રાયશઃ અસર કશીક જ હોય છે. છેવટે આ જ અમર તે જ પ્રદેશને

માટે અત્યંત લાલદાથી નીવડે છે. ઝોસ્ટ્રેલીયામાં સોનાની ખાણો જ્યારે નીકળી ત્યારે નજીકના સ્થળોમાં ઘણા પરદેશીઓ આવવા લાગ્યા, પરંતુ જે લોકો આ કાર્યમાં નિષ્ફળ થયા તેઓ સ્વદેશ પાછા ફરી શક્યા નહીં. આથી તેમણે ખેતીનો ‘ધંધો’ સ્વીકાર્યો. ધામે ધીમે ખાણ અને ખેતીના પ્રદેશથી બંદર સુધી રેલ્વેવ્યવહાર શરૂ થયો અને નિર્જન પ્રદેશની જગ્યાએ ફળદ્રુપ ખેતરો, ઔદ્યોગિક કારખાના અને સુંદર શહેરો થવા લાગ્યા. મનુષ્યપ્રવૃત્તિને દોરવામાં અથવા નિયમમાં રાખવામાં પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ કેટલો ભાગ ભજવે છે, તે આ ઉપરથી સિદ્ધ થાય છે.



પ્રકરણ ૨ જી

પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ

સામાન્ય પરિચય

પૂર્વ ગોળાર્ધના એશિયા ખંડમાં આવેલા હિન્દુસ્તાન દેશનો ગુજરાતી ભાષા બોલનારો પશ્ચિમ વિભાગ તે ગુજરાત નામથી ઓળખાય છે. પશ્ચિમે સાગર, ઉત્તરમાં રણ ને અરવલ્લીનો ઉચ્ચ પ્રદેશ, પૂર્વે કુંભરાજ બીધપ્રદેશ, વિંધ્યા અને સાતપૂડાની ધારો અને દક્ષિણે સાતપુષ્પ ને ડાંગનું જંગલ એ કુદરતી અભેદ કાઢી ગુજરાત વીંટાયેલો છે. ગુજરાતના આ કાંઠે બે મુખ્ય દાર છે. એક પશ્ચિમ-દાર-સમુદ્ર સપાટીથી માત્ર ૧૦૦૦ ફુટ જ ઉંચો માળવાનો ઉચ્ચ-પ્રદેશ છે કે જ્યાંથી હિન્દના વિજેતાઓ, આર્યો, દૈક્યો, મૈર્યો, શૂત્રો હણો, અદ્ધાનો અને મુગલો આખ્યા ને તેમણે ગુજરાતમાં રાજ્યસત્તા જમાવી; આ વાટે બાહ્યો, લિખુઓ અને ધર્મશૂરઓ આવ્યા કે જેથી ઉત્તર હિન્દ સાથે સંસર્ગ દૃઢ રહ્યો અને હિન્દી રાજકીય એકતાની જાળમાં એ પકડાઈ રહ્યું. નાશીક અને દમણ વચ્ચેની થોડા માઈલની સપાટ જમીન એ ગુજરાતનું દક્ષિણ દાર કે જ્યાંથી દક્ષિણના ચાલુક્ય આવ્યા, સિવાજી વગેરે મદારાષ્ટ્રી રાજ્યકર્તાઓ આવ્યા અને ગુજરાત દક્ષિણ જોડે સંકળાયું. ગુજરાતમાં ઠંડી અને રણપ્રદેશ અને કાઠીયાવાડ દીપકલ્પ પણ આવી જાય છે.^૧

૧. “જો કે કાઠીયાવાડ (સીરાઈ) ગુજરાતથી બંદો મળાય છે, તોપણ તે જન્મે પ્રાન્તના થોડાં પછો નિકટ સંબંધ ધરાવે છે. એ

પ્રાચીન સમયમાં આ વિભાગને અન્ય નામથી ઓળખતા, એટલું જ નહીં પણ લૌગોનિક કે રાજકીય દૃષ્ટિએ તે એક પ્રાન્ત ન હતો. દ્વિપકલ્પને સૌરાષ્ટ્ર, ખડ્ડચબુમિના ઉત્તર વિભાગને આનર્ત અને મધ્ય અને દક્ષિણ વિભાગને લાટ નામથી ઓળખતા 'ગુજરાત' નામ 'ગુર્જરાટ્ટ' ઉપરથી પડેલું છે, કાગળ કે સિંથી ચનમાંથી ઉતરી આવેલી ગુર્જર નામની જાત ચોથી અને પાંચમી સદીના મધ્યમાં આ પ્રદેશમાં આવીને વસેલી^૧

ગુજરાતનો વિસ્તાર ૬૪ હજાર ચોરસ માઈલ છે. તેમાંથી કચ્છનો વિસ્તાર બાદ કરીએ તો બાકીનો છગ્લાડ અને વેલ્સના વિસ્તારની બરાબર થાય છે, પરંતુ વસ્તીનું પ્રમાણ તેમાં ઘણું ઓછું છે મુખર્ષ ઈલાકાના વિસ્તારનો લગભગ ત્રીજો ભાગ ગુજરાત પ્રાન્તમાં જ છે ઉત્તર દક્ષિણ અને પૂર્વ પશ્ચિમ લગભગ પહોળાઈ આશરે ૪૦૦ માઈલ છે

આખો હિન્દુસ્તાન વિદુનવૃત્તની ઉત્તરમાં આવેલો છે અને ગુજરાત સહિત તેનો અર્ધો ભાગ ઉષ્ણ કટિનિધમાં આવેલો છે કર્કવૃત્ત બરાબર હિન્દુસ્તાનની મધ્યમાંથી અને ગુજરાત ઉપરથી પ્રસાર થાય છે. આશરે ૨૦ ૫ અને ૨૪ ૬ ઉત્તર અક્ષાંશ અને ૬૯ ૨ અને

વખત એવો હતો કે સૌગંધના રાજ્યની સત્તા ત્યે ગુજરાત હવે તેમ એક વખત એવો હતો > ગુજરાતની સત્તા ત્યે સૌરાષ્ટ્ર હવે આજકાલ બાબાને લીધે, વર્મને લીધે, વિદ્યાજ્ઞાનના પ્રચારને લીધે, ખન્નેના ઉપર એકજ રાજ્યસત્તા થાગને પૂરી હોવાને લીધે પ્રભરપે ગુજરાતી ને કાઠીયાવાડી ઐક્ય વધારતા જાય છે કચ્છ જરા વધારે દૂર છે ને જો કે ત્યાંની મૂળ ભાષા જૂદી છે તો પણ આજકાલ ગુજરાતી ભાષા ત્યાં પણ વિશેષ પ્રસરતા માઝી છે અર્થાત્ કચ્છીઓનું પણ આપણી સાથે ઐક્ય વધવું જાય છે " કવિ નર્મદાસ કરનું નર્મગદ્ય (૧૮૦૦) પા ૭૩

૧ Gazetteer of Bombay Presidency Vol VIII, (Baroda) th 266-382

નથી. ધંધુકાના રાણપુર શહેરની પશ્ચિમમાં થોડેક દૂર નાની ટેકરી-ઝોની દાર છે અને તે કાઠીયાવાડના ચોટીલા પર્વતને મળી જાય છે. આ મેદાનમાં શિયાળામાં ઘણી ઠંડી પડે છે અને ઉનાળામાં ગરમી વિશેષ લાગે છે, કારણ કે તે સમુદ્રથી દૂર છે અને જમીન સમુદ્રસપાટીથી ઉંચી નથી.

ખનાસ, સરસ્વતી અને સાબરમતીનાં વહેણ

ખનાસ નદી ઉદ્દેપુરની ટેકરીઓમાંથી નીકળી, ડીસા શહેરની પશ્ચિમ તરફ વહે છે, અને કચ્છના રણમાં દિમુખે પડે છે. તેને સીપુ અને ખાજારામ નામની શાખાઓ મળે છે. આ નદી રેતાળ પ્રદેશમાં વહે છે અને મૂળથી મુખ સુધી આશરે ૧૫૦ માઇલ લાંબી છે. તેમાં ખારે માસ પાણી ન રહેવાથી બધે બાંધી તેનું પાણી ખેતીના કામમાં લેવામાં આવે છે. તેના ઉપર રાધનપુર અને ડીસા મુખ્ય શહેરો છે.

સરસ્વતી નદી મહીકાંઠાના આરાસુર પર્વતમાંથી નીકળી, રેતાળ પ્રદેશમાંથી પ્રસાર થઈ કચ્છના રણમાં પડે છે. ખનાસ અને સરસ્વતી બન્ને નદીઓનાં મૂળ, પ્રવાહ અને મુખ એકસરખાં છે. સરસ્વતીનાં નીચલા વહેણમાં પાણીની તંગી ઘણી પડે છે અને જે પાણી મળે છે તે ખારું હોય છે. ઘણાં જૂના સમયથી હિન્દુઓમાં આ નદી પવિત્ર મનાય છે. તેના ઉપર સિદ્ધપુર (તીર્થસ્થાન), દાંતા અને ખાટણ મુખ્ય શહેરો આવેલાં છે.

ઉત્તર ગુજરાતના સપાટ મેદાનમાં વહેતી બીજી અત્યંત નદી સાબરમતી છે. અરવલ્લીની ગિરિમાળાના ઢેબર સરોવરમાંથી નીકળી મહીકાંઠામાં યદને અમદાવાદ જીલ્લાના વલ્લભ યૂજી આગળ હાથમતીને મળે છે. ત્યાર પછી આ નદી સાબરમતી કહેવાય છે (સાબર + મતી). તે પહેલાનો પ્રવાહ સાબર નામે ઓળખાય છે. આગળ વહેતા આ નદી પ્રાંતીજની પશ્ચિમ સરહદ બનાવે છે. વડોદરા

રાજ્યના દેહગામ અને વીઝપુર મહાલને જૂદા પાડે છે, દશકોષ તાલુકાના લગભગ બે સરખા ભાગ કરે છે અને ઘોળકાને ખેડાયી જૂદું પાડે છે, ત્યાર પછી આશરે ૨૦૦ માઇલ વહીને અને ૯,૫૦૦ ચો. મા. વિસ્તારવાળી જમીન ભોંતી કરીને ખંભાતના અખાતને મળે છે. શરૂઆતના વહેણમાં આ નદીના કાંઠા એટલા અસમાન્તર છે કે કોઈ કોઈ જગ્યાએ તેઓ ૨૦૦ ફુટ ઉંચા હોય છે; પરંતુ અમદાવાદ શહેર આગળ આવતાં તેમની ઉંચાઈ ૩૦ થી ૫૦ ફુટ થાય છે. તેનું વહેણ છીછરું અને ધીમું હોવાથી રેતીના પહોળા પટમાં પવનથી ગમેતેમ ફેરે છે. આવા પ્રકારના અરિયર વહેણથી ધસડાઇ આવતા જળમળ વડે ‘ભાઠાની’ જમીન બને છે કે જે અતિ-ફળદ્રુપ હોય છે. આ જમીનમાં શેરડી અને અન્ય પેદાશ પુષ્કળ પ્રમાણમાં થાય છે, પણ રેતી કે વહેણથી વારંવાર ઢંકાઈ જવાનો સંભવ રહે છે. અમદાવાદ અને દરીયા વચ્ચે કેટલીક જગ્યાએ તેના વહેણનાં ચિહ્નો મળી આવે છે અને વળી કેટલાંક નાશ પામેલાં ગામડાંના અવશેષો જાદી આવે છે. આ સર્વ તેના અરિયર વહેણની પ્રતીતિ કરાવે છે. તેના ઉપર સાદરા અને અમદાવાદ મુખ્ય શહેરો વસેલાં છે.

સાબરમતી નદીને હાથમતી નદી ઉપરાંત બીજી ટુંકા વહેણવાળી નદીઓ મળે છે. પ્રાંતીજની ઉત્તર સરહદ તરફથી નીકળી હાથમતી વાર્ધવ્ય દિશામાં વહે છે. દેહગામ આગળથી આ નદીનો પ્રવાહ આશરે ૧૦૫ માઇલ છે અને તે રસિકપુર ગામ આગળ સાબરમતીને મળે છે. ડુંગરપુરની દક્ષિણમાંથી નીકળતી મેન્થો, માલુમ અને વાતક નદીઓ અનુક્રમે ૧૨૬, ૬૬, અને ૧૫૧ માઇલ વહે છે અને વૌહા (તીર્થસ્થાન) આગળ સર્વ નદીઓનો સંગમ થાય છે. ખારી નદીનું વહેણ અરિયર અને છીછરું છે. મેન્થો વગેરે ટુંકા વહેણવાળી નદીઓ ખડકાળ જમીનમાં વહેતી હોવાથી પાસેના પ્રદેશને કોઇ રીતે ઉપયોગી થતી નથી.

મિરચનાને લીધે મૂળ ગુજરાતથી અનેક રીતે જૂદો પડે છે. બોલી રસાળ અને કુંગરાળ જમીનવાળા કાઠીયાવાડ, દીપકલ્પમાં રળા બિન્ન પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ માલમ પડે છે.

ઉત્તર ગુજરાતનો સપાટ મેદાનનો પ્રદેશ

રાધનપુરનું રણ

આ વિભાગની છેક ઉત્તરમાં થરનું રણ આવેલું છે. તેનો ધણો ખરો ભાગ રેતાળ અને ખારાશવાળો છે. બનાસ નદીના વહેણવાળા આ પ્રદેશને બનાસકાંઠો પણ કહે છે. થરનું રણ મુકયા પછી રાધનપુરનું રણ શરૂ થાય છે. આ રણમાં એક પણ કુંગર કે પહાડ નથી. કોઈ કોઈ ઠેકાણે આસપાસના પ્રદેશ કરતાં સહે જ ઉંચાણવાળા જમીન માલમ પડે છે કે જેને 'ગોઠ' કહે છે. ત્યાં ત્યાં વરતીવાળા ગામે છે ત્યાં ત્યાં તે આવી ઉંચાણવાળા જમીન (ગોઠ) ઉપર વસેલાં છે. ઘણીખરી જમીન કાપથી બનેલી છે અને કાળા છે, પરંતુ નદીઓમાં ધસધાધ આવતા ખાગનો થર ત્યાં એકઠો થયા જ નય છે. આથી જમીન ઓછીવત્તી ખારવાળા દરેક ઠેકાણે માલમ પડે છે. કચ્છનું રણ, રાધનપુરનું રણ અને થરનું રણ એ અખંડ રેતાળ અને ખારો પાટ છે. આ પ્રદેશ સમુદ્રથી દૂર અને રેતાળ હોવાથી આબોહવા અતિ વિયમ છે. વરસાદ ઓછામાં ઓછો પડે છે અને ઉનાળામાં પવનના સખ્ત તોફાનો ચાલુ રહે છે.

કડી, અમદાવાદનું સપાટ મેદાન

સાબરમતી અને સરગવતી નદીની મધ્યમાં આવેલો વડોદરા રાજ્યનો કડી પ્રાંત અને ઉત્તર વિભાગનો અમદાવાદ જિલ્લો લગભગ સપાટ મેદાન જેવો છે. દક્ષિણમાં તરફ મોડાસા આગળ જમીન કુંગરાળ છે, પણ ૫૦૦ ફુટથી વધારે ઉંચો કોઈ પણ ખડક ત્યાં

૭૪-૪ પૂર્વ રેખાંશની વચ્ચેમાં ગુજરાતના વિસ્તારનો સમાવેશ થાય છે. પશ્ચિમ હિન્દના શિરોમણિ સમ આ ગુજરાત જોકે ઇલાકાનો એક વિભાગ છે પણ વિસ્તારમાં યુરોપના સ્વતંત્ર દેશ જેવો છે.

કુદરતી વિભાગો

ગુજરાતની ભૂનક્ષરચના દર્શાવતો નકશો જોવાથી ખ્યાલ આવશે કે તેના પ્રાકૃતિક સ્વરૂપ પ્રમાણે નીચેના કુદરતી વિભાગો થઈ શકે:

- (૧) ઉત્તર ગુજરાતનો સપાટ મેદાનનો પ્રદેશ
- (૨) મધ્ય ગુજરાત અથવા ચરોતરનો ફળદ્રુપ પ્રદેશ
- (૩) મહી, નર્મદા અને તાપીના વહેણવાળો પ્રદેશ
- (૪) પૂર્વ સરહદનો ઉચ્ચ પ્રદેશ
- (૫) દક્ષિણ ગુજરાતનો ઝાડીવાળો પ્રદેશ
- (૬) કચ્છનો રેતાળ પ્રદેશ
- (૭) કાઠિયાવાડનો કુંગરાળ દ્વીપકલ્પ

ઉપર્યુક્ત કુદરતી વિભાગોમાં સામાન્ય રીતે પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ એક જ પ્રકારની જોવામાં આવતી નથી. ઉત્તર ગુજરાતની ભૂમિ રેતાળ તથા સપાટ મેદાનવાળી છે અને આબોહવા પણ સૂકી અને ગરમ છે. મધ્ય ગુજરાતની હવા પણ સહેજ સૂકી છે અને પશ્ચિમ ભાગ સિવાય આખો પ્રદેશ નદીઓના કાંપથી ફળદ્રુપ બનેલો છે. દરિયાકાંઠાની સમીપ આવેલો મહી, નર્મદા અને તાપીના વહેણવાળો પ્રદેશ પણ ઘણો રસાળ છે. ગુજરાતની પૂર્વ સરહદ એક ઉચ્ચ પ્રદેશથી બનેલી છે. આથી આ પ્રદેશ ખડકવાળો અને વેરાન છે. સમુદ્રકિનારા અને સંજોગે પર્વતની મધ્યમાં આવેલો દક્ષિણ ગુજરાતનો પ્રદેશ અન્ધ વિભાગો કદતાં જુદો પડે છે, કારણ કે ત્યાં જિલ્લો કુદરતી રમ્યાને લઈને ફળદ્રુપ ઝાડો તેમ જ જંગલો ઊગી આવેલાં છે. કચ્છનો રણપ્રદેશ જિલ્લો આબોહવા અને

નથી. ધેધુકાના રાણપુર શહેરની પશ્ચિમમાં થોડેક દૂર નાની ટેકરીઓની હાર છે અને તે કાઠીયાવાડના ચોટીલા પર્વતને મળી જાય છે. આ મેદાનમાં શિયાળામાં ઘણી ઠંડી પડે છે અને ઉનાળામાં ગરમી વિશેષ લાગે છે, કારણ કે તે સમુદ્રથી દૂર છે અને જમીન સમુદ્રસપાટીથી ઉંચી નથી.

બનાસ, સરસ્વતી અને સાબરમતીનાં વહેણ

બનાસ નદી ઉદેપુરની ટેકરીઓમાંથી નીકળી, ડીસા શહેરની પશ્ચિમ તરફ વહે છે, અને કચ્છના રણમાં દિમુખે પડે છે. તેને સીપુ અને બાળારામ નામની સાખાઓ મળે છે. આ નદી રેલવે પ્રદેશમાં વહે છે અને મૂળથી મુખ સુધી આશરે ૧૫૦ માઇલ લાંબી છે. તેમાં ખારે માસ પાણી ન રહેવાથી બધે બાધી તેલું પાળેલીના કામમાં લેવામાં આવે છે. તેના ઉપર રાધનપુર અને ડીસા મુખ્ય શહેરો છે.

સરસ્વતી નદી મહીકાંદાના આરાસુર પર્વતમાંથી નીકળી, રેલવે પ્રદેશમાંથી પ્રસાર થઈ કચ્છના રણમાં પડે છે. બનાસ અને સરસ્વતી બન્ને નદીઓના મૂળ, પ્રવાહ અને મુખ એકસરખાં છે. સરસ્વતીની નીચલાં વહેણમાં પાણીની તંગી ઘણી પડે છે અને જે પાણી મળે છે તે ખારું હોય છે. ઘણાં જૂના સમયથી હિન્દુઓમાં આ નદી પવિત્ર મનાય છે. તેના ઉપર સિદ્ધપુર (તીર્થસ્થાન), દાંતા અને ખાટલુ મુખ્ય શહેરો આવેલાં છે.

ઉત્તર ગુજરાતના સપાટ મેદાનમાં વહેતી બીજી અગત્યની નદી સાબરમતી છે. અરવલ્લીની ત્રિરિમાળાના ઢેબર સરોવરમાંથી નીકળી મહીકાંદામાં થઈને અમદાવાદ જીલ્લાના વાયવ્ય ખૂણા આગળ હાથમતીને મળે છે. ત્યાર પછી આ નદી સાબરમતી કહેવાય છે (સાબર + મતી). તે પહેલાંનો પ્રવાહ સાબર નામે ઓળખાય છે. આગળ વહેતા આ નદી પ્રાંતીજની પશ્ચિમ સરહદ બનાવે છે. ૧૯૦૮

રાજ્યના દેહગામ અને વીજપુર મહાલને જૂદા પાડે છે, દશકોષ તાલુકાના લગભગ બે સરખા ભાગ કરે છે અને ધોળકાને ખેડાયી જૂડું પાડે છે, ત્યાર પછી આશરે ૨૦૦ માઇલ વહીને અને ૯,૫૦૦ ચો. મા. વિસ્તારવાળી જમીન ભીંની કરીને ખંભાતના અખાતને મળે છે. શરૂઆતના વહેણમાં આ નદીના કાંઠા એટલા અસમાન્તર છે કે કોઈ કોઈ જગ્યાએ તેઓ ૨૦૦ ફુટ ઉંચા હોય છે; પરંતુ અમદાવાદ શહેર આગળ આવતા તેમની ઉંચાઈ ૩૦ થી ૫૦ ફુટ થાય છે. તેનું વહેણ છીછરું અને ધીમું હોવાથી રેતીના પહોળા પટમાં પવનથી ગમેતેમ ફેરે છે. આવા પ્રકારના અસ્થિર વહેણથી ઘસડાઈ આવતા જળમળ વડે 'ભાઠાની' જમીન બને છે કે જે અતિ-ફળદ્રુપ હોય છે. આ જમીનમાં શેરડી અને અન્ય પેદાશ પુષ્કળ પ્રમાણમાં થાય છે, પણ રેતી કે વહેણથી વારંવાર ઢંકાઈ જવાનો સંભવ રહે છે. અમદાવાદ અને દરીયા વચ્ચે કેટલીક જગ્યાએ તેના વહેણનાં ચિહ્નો મળ્યા આવે છે અને વળી કેટલાક નાશ પામેલા ગામડાના અવશેષો જડી આવે છે. આ સર્વ તેના અસ્થિર વહેણની પ્રતીતિ કરાવે છે. તેના ઉપર સાદરા અને અમદાવાદ મુખ્ય શહેરો વસેલા છે.

સાબરમતી નદીને હાથમતી નદી ઉપરાંત બીજી ટુંકા વહેણ-વાળી નદીઓ મળે છે. પ્રાતીજની ઉત્તર સરહદ તરફથી નીકળી હાથમતી વામવ્ય દિશામાં વહે છે. દેહગામ આગળથી આ નદીનો પ્રવાહ આશરે ૧૦૫ માઇલ છે અને તે રસિકપુર ગામ આગળ સાબરમતીને મળે છે. કુંગરપુરની દક્ષિણમાંથી નીકળતી મેશ્વો, માલુમ અને વાતક નદીઓ અનુક્રમે ૧૨૬, ૬૬, અને ૧૫૧ માઇલ વહે છે અને વૌહા (તીર્થસ્થાન) આગળ સર્વ નદીઓનો સંગમ થાય છે. ખારી નદીનું વહેણ અસ્થિર અને છીછરું છે. મેશ્વો વગેરે ટુંકા વહેણવાળી નદીઓ ખડકાળ જમીનમાં વહેતી હોવાથી ખાસેના પ્રદેશને કોઈ રીતે ઉપયોગી થતી નથી.

નથી. ધંધુકાના રાણપુર શહેરની પશ્ચિમમાં ચોડેક દૂર ન
ઓની હાર છે અને તે ઠાઠીયાવાડના ચોટીલા પર્વતન
છે. આ મેદાનમાં ચિમાળામાં ઘણી ઠંડી પડે છે અને
ગરમી વિશેષ લાગે છે, કારણ કે તે સમુદ્રથી દૂર છે
સમુદ્રસપાટીથી ઉંચી નથી.

બનાસ, સરસ્વતી અને સાબરમતીનાં વહેણ

બનાસ નદી ઉદ્દેપુરની ટેકરીઓમાંથી નીકળી, ઠીસા શહેર
પશ્ચિમ તરફ વહે છે, અને કચ્છના રણમાં દિમુખે પડે છે. તે
સીપુ અને બાળારામ નામની સાખાઓ મળે છે. આ નદી રેતાળ
પ્રદેશમાં વહે છે અને મૂળથી મુખ સુધી આશરે ૧૫૦ માઇલ લાંબ
છે. તેમાં બારે માસ પાણી ન રહેવાથી બધે બાંધી તેનું પાણી
ખેતીના કામમાં લેવામાં આવે છે. તેના ઉપર રાધનપુર અને ઠીસ
મુખ્ય શહેરો છે.

સરસ્વતી નદી મહીકાઠાના આરાસુર પર્વતમાંથી નીકળી, રેતાળ
પ્રદેશમાંથી પ્રસાર મઈ કચ્છના રણમાં પડે છે. બનાસ અને સરસ્વતી
બન્ને નદીઓના મૂળ, પ્રવાહ અને મુખ એકસરખાં છે. સરસ્વતીના
નીચલા વહેણમાં પાણીની તંગી ઘણી પડે છે અને જે પાણી મળે
છે તે ખાડે હોય છે. ધણા જૂના સમયથી દિન્દુઓમાં આ નદી
પવિત્ર મનાય છે. તેના ઉપર સિંદપુર (ત્રિયંસ્થાન), દાંતા અને
પાટણ મુખ્ય શહેરો આવેલા છે.

ઉત્તર ગુજરાતના સપાટ મેદાનમાં વહેતી બીજી અત્યંત
નદી સાબરમતી છે. અરવલ્લીની ગિરિમાળાના ઢેચર સરાવરમાંથી
નીકળી મહીકાઠામાં ચમને અમદાવાદ જીલ્લાના વાયવ્ય ખૂણા આગળ
દાયમતીને મળે છે. ત્યાર પછી આ નદી સાબરમતી કહેવાય છે
(સાબર + મતી). તે વહેલાનો પ્રવાહ સાગર નામે ઓળખાય છે.
આગળ વહેતા આ નદી પ્રાંતીજની પશ્ચિમ સરહદ બનાવે છે, વડોદરા

રાજ્યના દેહગામ અને વીંઝપુર મહાલને જૂદા પાડે છે, દશકોઈ તાલુકાના લગભગ બે સરખા ભાગ કરે છે અને ધોળકાને ખેડાથી જૂડું પાડે છે, ત્યાર પછી આશરે ૨૦૦ માઇલ વહીને અને ૯,૫૦૦ ચો. મા. વિસ્તારવાળી જમીન ભોંની કરીને ખંભાતના અખાતને મળે છે. શરૂઆતના વહેણમાં આ નદીના કાંઠા એટલા અસમાન્તર છે કે કોઈ કોઈ જગ્યાએ તેઓ ૨૦૦ ફુટ ઉંચા હોય છે; પરંતુ અમદાવાદ શહેર આગળ આવતાં તેમની ઉંચાઈ ૩૦ થી ૫૦ ફુટ થાય છે. તેનું વહેણ છીછરું અને ધીમું હોવાથી રેતીના પહોળા પટમાં પવનથી ગમેતેમ ફરે છે. આવા પ્રકારના અરિયર વહેણથી ધસડાઇ આવતા જળમળ વડે 'લાઠાની' જમીન બને છે કે જે અતિ-ફળદ્રુપ હોય છે. આ જમીનમાં શેરડી અને અન્ય પેદાશ પુષ્કળ પ્રમાણમાં થાય છે, પણ રેતી કે વહેણથી વારંવાર ઢંકાઈ જવાનો સંભવ રહે છે. અમદાવાદ અને દરીયા વચ્ચે ફેટલીક જગ્યાએ તેના વહેણનાં ચિહ્નો મળ્યા આવે છે અને વળી ફેટલાંક નાશ પામેલાં ગામડાંના અવશેષો જડી આવે છે. આ સર્વ તેના અરિયર વહેણની પ્રતીતિ કરાવે છે. તેના ઉપર સાદરા અને અમદાવાદ મુખ્ય શહેરો વસેલાં છે.

સાબરમતી નદીને હાથમતી નદી ઉપરાંત બીજી ટુંકા વહેણ-વાળી નદીઓ મળે છે. પ્રાંતીજની ઉત્તર સરહદ તરફથી નીકળી હાથમતી વાલવ્ય દિશામાં વહે છે. દેહગામ આગળથી આ નદીનો પ્રવાહ આશરે ૧૦૫ માઇલ છે અને તે રસિકપુર ગામ આગળ સાબરમતીને મળે છે. કુંજરપુરની દક્ષિણમાંથી નીકળતી મેશ્વો, માલુમ અને વાત્રક નદીઓ અનુક્રમે ૧૨૬, ૬૬, અને ૧૫૨ માઇલ વહે છે અને વૌદા (તીર્થસ્થાન) આગળ સર્વ નદીઓનો સંગમ થાય છે. ખારી નદીનું વહેણ અરિયર અને છીછરું છે. મેશ્વો વગેરે ટુંકા વહેણવાળી નદીઓ ખડકાળ જમીનમાં વહેતી હોવાથી પાસેના પ્રદેશને કોઇ રીતે ઉપયોગી થતી નથી.

ઉત્તર ગુજરાતની પ્રાચીન મહાનદી

ભૂસ્તરશાસ્ત્રીઓની એવી માન્યતા છે કે પ્રાચીન સમયમાં ઉત્તર ગુજરાતમાં એક મોટા પિંચારવાળી નદી વહેતી હતી અને તે ખભાતના અખાત આગળ મળતી હતી કારીયાવાડનો વિભાગ દીપકરૂપને બદલે એક દીપ હતો પરંતુ એ મહા નદી વિશે એ તથ્ય મતભેદ છે

કારીયાવાડ ગેઝેટીયરનો કર્તા આ મહા નદીને સિધુ અથવા કોઈ મહા નદી ધારે છે તે લખે છે કે “ત્રેતાયુગમાં અથવા તેના અંતમાં કારીયાવાડ માત્ર દીપ હતો સિધુ અથવા કોઈ મહાનદી સમુદ્રના લાગે અખાતમાં વહેતી અને આ ફાટો લગભગ લાડોર સુધી પહોંચતો. ત્યારે સિધુ અથવા મહાનદીનું વહેણ ખસતું ગયું ત્યારે કૃત્ત અને ખભાતના અખાતો વચ્ચે આવેલા આનાવાડની જગ્યાએ એક છીછું મરોવું બન્યું ધીમે ધીમે ખભાતનો અખાત ખસતો ગયો અને ત્યાં જાલ અને આનાવાડનો ફળદ્રુપ પ્રદેશ બધાયો.”^૧

શ્રીમુત અમરનાથ દાસના મત પ્રમાણે ખભાતનો અખાત પહેલાં ન હતો, અને તેને બાલે નર્મદા નદી દ્વારા અખાતને મળે છે તે ન મળતા ઉત્તર તરફ વળી કચ્છના અખાતને મળતી આ રીતે તેઓ દાનવી નર્મદા નદીને ઉત્તર ગુજરાતની ખડક મહા નદી ધારે છે.^૨

શ્રીમુત રત્નમણિરાવ^૩ વળી સિદ્ધ કરે છે કે આ ખડક નદી સિધુ કે નર્મદા કોઈ ન હતી, પણ ચૈદિ અમળની મરુવતી હતી કે જેનો પ્રવાહ ખૂંક પ વગેરે ઉપાતોથી ધીમે ધીમે હુમ થયેલો

૧ Wadia D N Geology of India, p 206 & Kathiawar Gazetteer, p 78

૨-૩ રત્નમણિરાવ જીમશવ, “એવારેલી નદી”, અરથાનનો કાર્ડીઅલ (1૯૯૦) પા ૧૩-૨૧

અદ્રશ્ય થયેલી આ ખંડર્ય મહાનદી સરસ્વતી કે જે પોતાની સાત સાત શાખાઓ સહિત સ્વતંત્ર રીતે સમુદ્રને મળતી તેને વધારે લાગુ પડે છે. “વડવાનળ અથવા બ્વાળામુખી અને ધરતીકંપને લીધે અને અતિવૃષ્ટિને લીધે પશ્ચિમ હિંદની નદીઓમાં જે મોટા ફેરફાર થયો તેમાં ફેટલીક મોટી નદીઓના પ્રવાહ બદલાયા, ઉપગ્રંથ ફેટલીક નદીઓના ટુકડા પણ થઈ ગયા. સરસ્વતી આખીએ હુમ થઈ ગયાથી એને મળનારી ફેટલીક નદીઓ સિંધુ અને ફેટલીક ગંગાને મળી. નીચાણના રેતાળ પ્રદેશમાં એના ટુકડા પણ થઈ ગયા અને ગુજરાતમાં બનાસ, પાટણની સરસ્વતી, સાબરમતી વગેરે નદીઓ બની ગઈ.”^૧

શ્રીયુત રત્નમણિરાવ આ બાબતમાં ઘણી વળુદભરી દલીલો રજુ કરે છે. ગુજરાત અને કાઠિયાવાડ વચ્ચેનો નળકાંઠો દરીયાઈ ખાડી ને બદલે સૂકાયેલી નદીનો (સરસ્વતી) પટ જ હોવો જોઈએ, અને ખંભાતનો અખાત પોતે જ સરસ્વતીનું પહોળું થઈ ગયેલું મુખ છે. કારણ કે અખાતમાં આવેલા પીરમ જેટના અશ્મીભૂત અવશેષો અને ભૂસ્તરશાસ્ત્રના આધારથી સિદ્ધ થાય છે કે તે કાંઈ નદીનું પહોળું થઈ ગયેલું મુખ જ છે. વૈદિક સમયની સરસ્વતીના ઉપર આવેલાં તીર્થોના નામના સ્થળો પણ તેના નાશ પામેલા પ્રવાહની નજીકમાં મળી આવે છે. જેમકે વઢિયારમાં શંખપુર, સાબરમતીને કાંઠે સોમતીર્થ, ખંભાતના અખાતને કાંઠે ભાવનગર પાસે નાગધનિળ અને ભાવનગરનું શિહોર (સારસ્વતપુર) ગામ પૌરાણિક પરંપરાને વધારે ટેકો આપે છે.^૨ હિમાલયમાંથી નીકળીને પશ્ચિમ હિંદના રણમાં વહેતી આ દરીયા જેવા મોટા પ્રવાહવાળી સરસ્વતી નદી એક વખત ખંભાતના અખાત રૂપે અરબી સમુદ્રને મળતી, પણ આજે માત્ર તેનો પટ રહ્યો છે.

૧. રત્નમણિરાવ ભીમરાવ, “જોવાયેલી નદી”, પ્રસ્થાવનો કાર્તિક અંક (૧૯૮૦), પા. ૧૪. ૧૫.

૨. “ ” ” ૧૭. ૨૨.

મધ્ય ગુજરાત અથવા ચરોતરનો કળદ્રુપ પ્રદેશ

ચરોતરની રસાળ ભૂમિ

સાગરમતી અને મહી નદીઓની વચ્ચેમાં આવેલા આ કુદરતી વિભાગને મધ્ય ગુજરાત કહી શકાય. તેમાં ખેડા જિલ્લો, ખંભાતનું રાજ્ય અને મહીકાંઠા અને રેવાકાંઠા એન્જન્સીઓના અમુક ભાગોનો સમાવેશ થાય છે.

ઉત્તર સરહદ પાસેની કુંજરાળ જમીન અને દક્ષિણ તરફ મહી પાસેની કુંગરાળ અને પોચાણવાળી જમીનના સિવાય આખો ખેડા જિલ્લો એક સપાટ કળદ્રુપ પ્રદેશ છે. તેની જમીનનો ટોળાવ નૈઋત્ય દિશા તરફ છે. ખંભાતના રાજ્યનો થોડોક ભાગ અને ખેડા જિલ્લાનો મધ્ય ભાગ ચરોતર (કુંદર જમીન) નામે ઓળખાય છે. કુદરતી રીતે ચરોતરની ભૂમિની કળદ્રુપતા અતિશય છે અને તેમાંથી ધણા કિંમતી પાકો ઉત્પન્ન થાય છે. આશ્વિકાનાં સાધનો આથી સુયમ હોવાથી આખા ગુજરાતમાં ધાડામાં ધાડી વસ્તી આ ભાગમાં જોવામાં આવે છે. આ પ્રદેશ સમુદયી દૂર હોવાને લીધે ગરમી અને ઠંડીનું પ્રમાણ ઉત્તર ગુજરાતના સપાટ મેદાન જેવું જ છે, પણ ત્યાંના કરતાં વરસાદ વધારે પડે છે. તેનું કારણ એ છે કે ચરોતરનો આખો પ્રદેશ અતિશય ઝાડીવાળો છે. એટલે રેતાળ મેદાન કરતાં ત્યાં વરસાદ વધારે હોય તે ભૌગોલિક દૃષ્ટિએ વચાર્થ છે. ગુજરાતને જો હિન્દુસ્તાનના બગીચાની ઉપમા આપવામાં આવતી હોય તો તેનું કારણ એ છે કે ચરોતરનાં લીલાછમ ખેતરો, ફળાઉ ઝાડોની વાડીઓ અને ધટાદાર અંખાવાડીઓ ને લીધે આસપાસનો પ્રદેશ અવાસીને રમણીય બાગ જેવો દેખાય છે.

મહીસાગરનો પ્રવાહ

૩૦૦ થી ૩૫૦ માઇલ લાંબા વહેણવાળી આસરે ૧૫,૦૦૦ થી

૧૭,૦૦૦ ચોરસ માઈલ વિસ્તારના પ્રદેશને બીની કરતી અને મોટા પૂર સમયે એક સેકન્ડમાં આશરે ૭૫ લાખ ઘનફુટ પાણીના વેગ-વાળી મહી નદીને મહીસાગરની ઉપમા અપાય છે તે યથાર્થ જણાય છે.^૧ ગુજરાતમાં નર્મદા અને તાપી નદીઓ સિવાય આ મોટામાં મોટી નદી છે. મહીની મુખ્ય શાખા સમુદ્રની સપાટીથી આશરે ૧,૮૫૦ ફુટ ઉંચા માળવાના ઉચ્ચપ્રદેશમાંથી નીકળે છે. મહીકાંઠા અને રેવાકાંઠાના રાજ્યમાં પ્રસાર થઈને આગળ વહેતાં આ નદી એક ખાલુ ખેડા જિલ્લાને અને બીજી ખાલુ પંચમહાલ જિલ્લા અને વડોદરાના રાજ્યને જૂદા પાડે છે. ત્યાંથી પશ્ચિમ તરફ વહેતાં તેનો જમણો કિનારો ખંભાતના રાજ્યની દક્ષિણ સરહદ કરે છે અને કાબો કિનારો લક્ષ્ય જિલ્લાની ઉત્તર સરહદ બનાવે છે. તેના મુખથી લગભગ ૧૦૦ માઈલ દૂર ખુંગરા આગળ તેનો પટ ૪૦૦ વાર પહોળો, વહેણ ૧૦૦ વાર પહોળું અને ૧ ફુટ જિંડું છે, પણ વેરાખાડી આગળ પટ આશરે ૫૦૦ વાર પહોળો, વહેણ ૧૨૦ વાર પહોળું અને ૧ ફુટ જિંડું છે.^૨ સમુદ્રથી લગભગ ૩૦ માઈલ દૂર દેહગામ આગળ તેનું મુખ પહોળું થઈ જાય છે. ખંભાત અને કાવી વચ્ચેનો પ્રવાહ તેનો મુખપ્રદેશ છે અને ત્યાં વધારેમાં વધારે ભરતીનાં મોજાં ૨૦ ફુટ વિસ્તારનાં હોય છે, જે કે ચોમાસામાં આ નદીમાં પાણી ઠેક ઠાંકા સુધી આવે છે. ખેડા જિલ્લામાં સામાન્ય ઋતુમાં આ નદી ૪૦ ફુટથી વધારે હિંદી હોય છે, જે કે કેટલીક જગ્યાએ તેની સામી પાર જઈ શકાય છે. તેના મુખ આગળ ભરતીનાં મોજાં એટલાં પ્રચંડ હોય છે કે પહોળા તળાવોની હોડી સિવાય સહીસલામત અહાર નીકળી શકાય નહીં. એમ કહેવાય છે કે દેહગામ પહેલાં ખંદર હતું, પણ હાલ ત્યાં વહાણો આવી શકતાં નથી.

૧. Kaira Gazetteer, p. 2.

૨. " " p 3.

મહી નદી ઉપર આવેલાં કેટલાંક ગામો જેવાં કે અંગદ, યશ-પુર વગેરે તીર્થનાં ક્ષેત્રો મનાય છે. મહીના આસપાસના પ્રદેશમાં કોળી સોકોની વસ્તી ધણી છે અને તેઓ આ નદીને માતા તરીકે ગણે અને પૂજે છે; પરંતુ તેમની આર્યામાં ભય કે દહેશત મુખ્ય ભાગ ભજવે છે. ચોરલુંટારાઓને આશ્રય આપતી તેની પ્રચંડ બેખડો અને કોતરો, ચોખાસાની ભયંકર રેલ, ઉંઠી બખોલો અને ઉત્તર કિનારા તરફ ચોરલુંટારાના ભયને લીધે એક પ્રચલિત કહેવન ચર્ચિત છે કે "મહી ત્યાં એટલે બધી થીક ગઈ." આ નદીને પટ ધણો જ ખડકાળ હોવાથી અને તેના કાંઠા ધણી જગ્યાએ ઉંચા અને અસમાન્તર હોવાથી તેમાંથી નહેરો પણ નીકળી શકે તેમ નથી. એટલે ખેતી માટે તેનો ઉપયોગ નહીં જેવો જ છે.

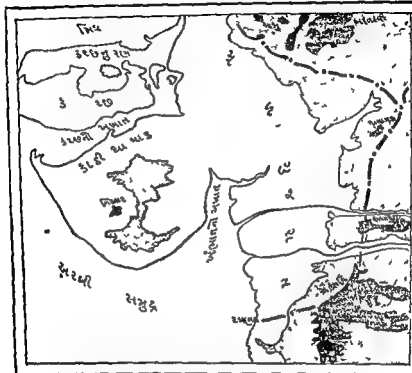
મહી ઉપરાંત શેદી, વાત્રક અને ખારી નદીઓનાં વહેણ પણ આ વિભાગમાં આવેલાં છે. મહીકાંઠાની દામોદી ટેકરીમાંથી નીકળી શેદી નદી ઠાસરાની પશ્ચિમ તરફ વહે છે. ત્યાંથી આગળ તેને મહોર નદી મળે છે અને ખેડા શહેર આગળ આવતાં પહેલાં મૂળ ખારી નદી તેને મળે છે. ખેડા આગળ વાયવ્યમાંથી આવતી વાત્રક અને શેદીનો સંગમ થાય છે અને છેવટે વાત્રક નદી સાબરમતીને મળી જાય છે. આ સર્વ નદીઓને લીધે આ વિભાગમાં એકંદરે પાણીની છત વધારે રહે છે.

પૂર્વ સરહદનો ઉચ્ચ પ્રદેશ

અરવલ્લીની ગિરિમાળા

ગુજરાતની ઇશાનમાં અરવલ્લીની ગિરિમાળા આવેલી છે. આ ટેકરીઓ નૈઋત્યથી ઇશાન તરફ રજપૂતાનાનાં મધ્યમાંથી પ્રસાર થાય છે. તેની વાયવ્ય તરફનો પ્રદેશ ધણો વેરાન છે અને તે સિંધુની ખીણ અને પંજાબના મેદાન તરફ ઢોળાવ પડતો છે. આ ઢોળાવ

ગુજરાતની ભૂપ્રકરણના દર્શાવતો નકશો.



- સમુદ્રની સપાટી સેટલુ રિયાળુ
- સમુદ્રની સપાટીથી ૫૦૦ ફુટ થતાં વધારે ડિપ્થાન
- સમુદ્રની સપાટીથી ૩૦૦ ફુટ થતાં બધાં ડિપ્થાન

[૫૪ ૩૮ સામે]

પડતો વેરાન પ્રદેશ તેજ ચરના રણ નામે ઓળખાય છે અરવલ્લીના અગ્નિશિખરોમાં રજપૂતાનાનો ઉચ્ચ પ્રદેશ આવેલો છે ઉત્તર ગુજરાતની બનાસ, સરસ્વતી અને સામગમતી નદીઓના મુખ પણ આ ગિરિ-માળામાં આવેલા છે

ભૂતરશાસ્ત્રીઓની એવી માન્યતા છે અગ્વલ્લી પર્વત હિન્દુસ્તાનનો જૂનામાં જૂનો પર્વત છે (ધારવાર યુગના અત પછી) અને હિન્દુસ્તાનનું હાલનું સ્વરૂપ બધાતા પહેલાં અને હિમાલય થતા પહેલાં રજપૂતાનાના રણમાં ફરીયો હતો.^૧ તાજેતરમાં વગી આ માન્યતા માટે એક વધુ માળીતી મળી આવી છે અગ્ની સમુદ્રમાં સંશોધન કરતા જોન મુરે નામના અન્વેષકે શોધી કાઢ્યું છે કે અગ્ની સમુદ્રમાં સમુદ્રની સપાટીથી આશરે ૧૦,૦૦૦ ફુટ ઉચી એક ગિરિમાળા છે એડવીન ખેરકો નામના ભૂતરશાસ્ત્રી તે બાબત માં જણાવે છે કે “સમુદ્રમાં આવેલા આ પર્વત અને જૂનામાં જૂના અગ્વલ્લી પર્વતને ધણો સબંધ છે તાર્તરી યુગની શરૂઆતમાં જૂના ગોડવાના ખડનો ધણો ખરો ભાગ ફરીયામાં ડૂબી ગયેલો તે સાબીત થઈ ગયું છે તે ખડની મધ્યમાં હાલના હિમાલય કરતા વધારે ઉચો અને નિસ્તાગ્વાળો અગ્નિ પર્વત હતો હાલની અરવલ્લીની ગિરિમાળા કે જે મોટા ભાગે રજપૂતાનાના રણમાં પથરાઈ ગઈ છે તે માત્ર જૂની ગિરિમાળાનો અવશેષ છે, એ આથી સિદ્ધ થાય છે”^૨

1 Wadia D N Geology of India, p 64

Imperial Gazetteer, Vol I p 37-38

2 E H Pascoe's, (late Director of the Geological Survey of India) Article in "News Chronicle" Vide Bombay Chronicle, D 18 3-34, Wadia, op cit p 203

આણુ અને આરામુર

ગુજરાતની આખી પૂર્વ સરહદ એક ઉચ્ચ પ્રદેશની બનેલી છે, પરંતુ તેમાં આવેલા મોટા પર્વતો તો ગુજરાતની બહાર છે. આ પર્વતોના કટલાક ફાંટાઓ ગુજરાતમાં આવેલા છે અને તેમને જૂદાં જુદાં નામો આપવામાં આવ્યાં છે. ગુજરાતની ઉત્તર સીમા દર્શાવતો આણુ પર્વત પણ એ ઉચ્ચપ્રદેશનો એક ફાંટો છે. તેનો વિસ્તાર પ્રમાણમાં વધારે છે પણ તેનો ભાગ રજપુતાનાના રણમાં પથરાયેલો છે. ગુજરાતમાં આવેલા સર્વ પર્વતોમાં આ પર્વતની ઉંચાઈ ધણી વધારે છે. (૫૬૦૦ ફુટ). ગિરનારની માફક આ પર્વત ઉપર ઝાડપાન પણ પુષ્કળ હોય છે. ત્યાં કટલીક જમ્યાએ જમીન સપાટ હોવાથી ભોક્તોના વસવાટ ધણો થયો છે. એટલે આણુ જોતોના તીર્થ ઉપરાંત દાઘ આસપાસના રણપ્રદેશમાં દવા ખાવાનું અમલનું રથજ થઈ પડ્યું છે.

ગુજરાતની આખી ધ્રિશાન સરહદપર ખીજો આરામુર પર્વત આવેલો છે. તેનો વિસ્તાર આસરે ૧૦૦ માઈલ છે અને તે જંગલોથી ભરપૂર છે. તેની અંદરથી નીકળતા આરસપહાણના પથરાતે લીધે આ પર્વત ધણો ઉપયોગી થઈ પડ્યો છે.

આણુ અને આરામુર પર્વતોની અંતર્ગતજનતા વગી જ્વાળામુખી પર્વતના જેવી હોય તેમ માલુમ પડે છે કારણ કે ત્યાં જુકંપ વારંવાર થાય છે તે આજે પણ જાણીતું છે. વગી એક પ્રચલિત આખ્યાયિકા પ્રમાણે આરામુર ઉપર આવેલાં કુંભારીઆનાં દહેરાં અંબાજીના પ્રકોપથી બળી ગયેલા, એમ કહેવાય છે. આ દંતકથા જુકંપ અને જ્વાળામુખીનું કાર્ય જ પૂરવાર કરે છે.

મહીકાંઠાનો ઉચ્ચપ્રદેશ

મહીકાંઠાનો જંગલવાળો ઉચ્ચપ્રદેશ સમુદ્રની સપાટીથી ૫૦૦ ફુટ કરતાં વધારે ઉંચો છે. છેક ધ્રિશાનમાં ૨૦૦૦ ફુટથી

વધારે ઉંચો અરવલ્લીનો ઉચ્ચપ્રદેશ આવેલો છે. પૂર્વ તરફ કુંગરાની હાર છે અને જમીન પશ્ચિમ તરફ ઢોળાવ પડતી છે. ઉત્તર અને પૂર્વ દિશામાં ઘટાદાર વૃક્ષોથી ભરપૂર કુંગરા અને વાંકાચૂકા પટવાળી નદીઓના પ્રવાહો રમણીય દેખાવ આપે છે. પૂર્વ સરહદના કુંગરામાં વસતા બીલો અને નદીઓની કરાડ ભેખડો પર રહેતા કાળીઓ મુખ્યત્વે કરીને ત્યાં વધારે જોવામાં આવે છે. જો કે એકાંત લાયક જમીન ધણીખરી જગ્યાએ છે, પણ તેનો જોઈએ તેટલો ઉપયોગ થતો નથી. દક્ષિણ અને પશ્ચિમ તરફ તેનું ભૂમિ-સ્વરૂપ સાદરા અને અહમદનગર સુધી નીચાણવાળું છે કે ત્યાં ૪૦૦ ફુટથી વધારે ઉંચી જમીન નથી ત્યાંથી આગળ જતા ફક્ત નદીઓના કાંઠાની જમીન ઉંચી છે, તે સિવાય બાકીની જમીન સપાટ, ખેડાણવાળી અને ઝાડપાનથી ભરપૂર છે. જો કે આ પ્રદેશ દરીયાઈ કિનારાથી દૂર છે પણ છેક ઉત્તર અને પૂર્વ તરફ સામાન્ય રીતે હવા ઠંડી રહે છે, કારણ કે ત્યાં ઉચ્ચપ્રદેશ છે. જેમ જેમ પશ્ચિમ તરફ આવતા જઈએ તેમ તેમ આગોહવા ગુજરાતના સપાટ મેદાનના જેવી થતી જાય છે.

પૂર્વ સરહદનો દ્વારપાળ પાવાગઢ

ગુજરાતની આખી પૂર્વ સરહદ અંગેષ કોટ જેવી છે, જો કે તેમાં કોઈ કોઈ જગ્યાએ રસ્તાઓ છે અને બપહાર પણ ચાલે છે. આસપાસની કુંગરાની હારો કરતાં પાવાગઢ ઉંચો હોવાથી પૂર્વ સરહદના દ્વારપાળ જેવો દેખાય છે. ગોધરાની દક્ષિણમાં ૨૫ માઈલ દૂર અને વડોદરાથી ૨૬ માઈલ દૂર તે આવેલો છે. ગુજરાતના સપાટ મેદાનમાંથી ધણે દરથી આ પર્વત જોઈ શકાય છે. ઇ. સ. ૧૮૧૯ સુધી અમદાવાદની જુમ્મા મસજિદના મિનારા પડી ગયા ન હતા, એટલે તેના પરથી પાવાગઢ ખુદીથી દેખાતો હતો.^૧ તેનો

ધેરવ આશરે ૨૬ માઇલ અને ઉંચાઇ આશરે ૨૫૦૦ ફુટ છે. પાવાગઢ અને તેની આસપાસના કુંગરાળ પ્રદેશમાં પણ આપુ, આરાસુર વગેરેની માફક ભૂકંપ થતા હશે એમ કેટલાકનું માનવું છે.^૧ આ પહાડ કટુણુ શિવાનો અનેયો હોવાથી તેનાં પર ઝાડપાન ઓછા પ્રમાણમાં છે, પણ તેની તળેટી અને નીચાણના ઢોળાવો સાગથી ભરપૂર છે. તેની પૂર્વ તરફની ધારોમાં ઘાઝ જંગલો અને ભવ્ય કિશ્કાના ખુરજો દેખાય છે. અરવલ્લીના ઉચ્ચપ્રદેશમાં જેમ ચાલીર રજપૂતોનો અપૂર્વ ઇતિહાસ રચાયો છે તેમ આ કુંગરાળ બીલ પ્રદેશમાં બહાદુર બાણાવળી બીલોનો ઇતિહાસ ઘડાયો છે. ગુજરાતના રજપૂત અને મુસલમાની રાજાઓમાના ઘણાએ અનિત ગણાયલા પાવાગઢના કિશ્કાને જિતવા પ્રયાસ કરેયો પણ પ્રતિકૂળ પ્રાકૃતિક રચનાને લખને તેમના મનોરથ ભાંગ્યે જ સફળ થયેલા.^૨

૧-૨ મેજર ગ્રોટસન કહે છે, કે જુના શિવાલોમાં આ પર્વતનું નામ “પાવકગઢ” છે, એટલે પહેલા તે જ્વાળામુખી પર્વત હોઇ શકે,

એક દંતકથા એમ કહે છે કે “વેદિક સમયમાં વિદ્યાભિન્ન રૂપિની કામધેનુ ગાય ત્યાં ચરતી હતી અને પાવાગઢની જગ્યાએ એક ઠંડી ખીણ હતી તેમાં ખસી પડી ફેળી પ્રભાવથી ગાયે આખી ખીણ કુધથી ભરી દીધી અને તરીને બહાર નીકળી ઝાડિએ આથી પોતાના તપોબળના પ્રભાવથી ખીણને પર્વતમાં ફેરવી નાખી. પર્વતનો ત્રીજો ભાગ ખીણમાં રહેલો પણ ફક્ત પા ભાગ બહાર આવ્યો, એટલે તે પર્વત પાવગઢ કહેવાયો.”—
Panchmahal Glas p. 185.

ભૂસ્તરશાસ્ત્રીઓનું એવું માનવું છે કે એક વખતે જ્વાળામુખી દક્ષિણ ઉચ્ચપ્રદેશનો (રેક્લ) વિસ્તાર આશરે બે લાખ ચોરસ માઈલ હતો અને તેમાં કચ્છ, કાઠીઆવાડ, ગુજરાત, દક્ષિણ અને મધ્ય હિન્દોના સમાવેશ થતો હતો. કાલાન્તરે નદીઓના પ્રવાહની અસરથી પર્વતો એક બીજાથી ભડા મડતા ગયેલા. પાવાગઢમાં મળી આવતી શિલા અને દક્ષિણ ઉચ્ચપ્રદેશની શિલા એક જ પ્રકારની હોવાથી તે માન્યતા સિદ્ધ થઇ શકે છે.” (Wadia, op. cit. p. 193) ઉપર્યુક્ત દંતકથા પણ પ્રાચીન સમયમાં થયેલા પ્રચંડ જ્વાળામુખી ઉત્પાતની પ્રતીતિ કરાવે છે.

રેવાકાંઠાનો ઉચ્ચપ્રદેશ

મહીકાંઠાના ઉચ્ચપ્રદેશની હારમાં રેવાકાંઠાનો ઉચ્ચપ્રદેશ આવેલો છે. તેની છેક દક્ષિણ તરફ રાજપીપળાની ટેકરીઓ આવેલી છે. છેક પશ્ચિમ તરફ સાતપૂડા પર્વતની ધારો નર્મદા અને તાપીનાં વહેણોને જૂદાં પાડે છે. મધ્યમાં પ્રસાર થતી વિંધ્ય પર્વતની ધારો મહી અને નર્મદાનાં વહેણોને જૂદાં પાડે છે. ઉત્તર રાજપીપળાની ટેકરીઓનો ઘેરાવ આશરે ૧૨ માઇલ છે. ત્યાં હિંસક પ્રાણીઓ બહુ જોવામાં આવે છે. ત્યાં સમુદ્ર સપાટીથી આસરે ૨,૦૦૦ ફુટ ઉંચું સતીયા દેવનું શિખર છે કે જ્યાં પહેલા અશાન્તિના સમયમાં રાજાઓ અને બાબાતો આશ્રય લેતા. આ શિખર પરથી આસપાસનો દેખાવ ધણો રમણીય લાગે છે. ત્યાંથી પૂર્વ તરફ પર્વતોની નિઃસીમ કારો, દક્ષિણમાં મધ્યના ઉચ્ચપ્રદેશમાંથી પ્રસાર થતી કરજથ્થુ નદી, પશ્ચિમમાં નર્મદા નદીનો સમુદ્ર તરફનો વળાંક અને ઉત્તરમાં કૃષ્ણદ્રુપ ગુજરાત અને પાવાગઢ દેખાય છે. વિંધ્ય પર્વતની ધારો રતનમાળથી પાવાગઢ સુધી આવેલી છે. તે ધારમાં કેટલાક ઘાટ આવેલા છે. ઉદેપુરમાં કડવાળા અને બારીયામાં સાગતાળા આગળ આવેલા ઘાટમાંથી ગાડાં જત શકે છે. રતનમાળની ઉત્તરે આશરે ૮૦૦ થી ૧૨૦૦ ફુટ ઉંચી ટેકરીઓ છે કે જે મહી અને બનાસનાં વહેણને જૂદાં પાડે છે. ત્યાં પણ ગોધરા અને દાહોદ વચ્ચેના ધોરી માર્ગ ઉપરાંત બારીયા, સુપર અને રેવાકાંઠાના અન્ય ગામોથી દાહોદ, ઝાલોદ અને લીંમડી સુધી ઘાટમાંથી પ્રસાર થતા રસ્તાઓ છે. ઠેક અરવલ્લીથી વિંધ્ય સુધી પર્વતોની વાંઝાચૂકી હારો આવેલી હોવાથી, સામાન્ય રીતે આખી પૂર્વ સરહદ ડુંગરાળ લાગે છે. આ ઉચ્ચપ્રદેશમાં ‘પહાણ, પાણી અને પાન’ સિવાય કંઈ અન્ય અતિરમ્ય પ્રમાણમાં જોવામાં આવતું નથી.

મહી, નર્મદા અને તાપીનાં વહેણવાળો પ્રદેશ

સપાટ રસાળ મેદાનો

મધ્ય ગુજરાતની નીચે ફળદ્રુપ મેદાનનો પ્રદેશ આવેલો છે કે જેમા ગુજરાતની મહાનદીઓ વહેવાથી જળમગ્ન પડે અનેલી કાપની જમીન ઘણી જ રસાળ છે વગી તેમની પાસે સમુદ્રકિનારો હોવાથી આમોહવામા પણ ફેરફાર આવમ પડે છે.

મહી અને નર્મદા નદીઓની વચ્ચેમા આવેલા સપાટ મેદાનમા ભરૂચ જિલ્લાનો મોટો ભાગ, વડોદરા પ્રાંત, પચમહાન અને રેવાકાનાનો થોડોક ભાગ આવી જાય છે. પચમહાન અને રેવાકાના તરફ જમીન ડુંગરાળ છે તે સિવાય બાકીની જમીન પૂર્વથી પશ્ચિમ તરફ સહેજ ઢાળ પડતી તદ્દન સપાટ છે. દરીયાકિનારા પાસેની સાકડી પટ્ટી રેતાળ છે ત્યાર પછી ખારી જમીનની પટ્ટી આવે છે. અને આગળ વધતા કાળી ફળદ્રુપ જમીન આવે છે વડોદરા પ્રાંતની ભૂતળરચના લગભગ એક જ જાતની જ છે

નર્મદા અને તાપી, એ નદીઓની વચ્ચેમા આવેલું ખીણી રસાળ મેદાન ભૂતળરચનામા સરખું છે તેમા ભરૂચ, સુરત ને રેવાકાનાના થોડોક ભાગો અને વડોદરાનો નવસારી પ્રાંત મોટા ભાગે આવી જાય છે. પૂર્વ તરફ રાજપીપળા પર્વત અને સાતપૂડા પર્વતને એક ફાટો આવેલા છે સમુદ્ર પાસેની જમીન રેતાળ અને ખારી છે અને તેની અને ડુંગરાળ સરહદની મધ્યમા આવેલો ભાગ નાની નદી ઓના કાપથી ફળદ્રુપ બનેલો છે. ઉત્તરના મેદાનમા ફળાઉ ઝાડો અને જંગલો બહુ આવેલા છે દરીયા પાસેના પ્રદેશમા દવા બીની અને માફકસર છે, પણ અંદરના ભાગમા સમુદ્રથી ઓછાવતા અંતરને લીધે આમોહવામા ફેરફાર થતો જાય છે

ગુજરાતની પ્રાકૃતિક રચના દર્શાવતો નકશો.



[પૃષ્ઠ ૪૪ સામે]

મહી, નર્મદા અને તાપીના વહેણવાળો પ્રદેશ. : . [૪૫

નર્મદાનો પ્રવાહ

ગુજરાતની મોટામા મોટી નદી નર્મદા છે. તેનું મૂળ ગુજરાતની બહાર મધ્યપ્રાંતમાં આવેલી વિંધગિરિમાળાના સમુદ્રની સપાટીથી ૩,૫૦૦ માઇલ ઉંચા અમરકંટકના પર્વતમાં છે. તેની કુલ લંબાઈ આશરે ૮૦૦ માઇલ છે. આશરે ૩૬,૦૦૦ વિસ્તારવાળા પ્રદેશને તે ધ્રુવે છે અને પૂર સમયે તેના પાણીનો વેગ દર સેંટીડે લગભગ ૨૫ લાખ ધન ફુટ પ્રમાણે હોય છે. ઋતુસર જો ૩૬ ઇંચ સરાસરી વરસાદ પડે તો એટલા પાણીને માટે ૩૨૪ ચો. મા. ક્ષેત્રફળવાળું અને ૧૦૦ ફુટ જાંકુ સરોવર જોઈએ નર્મદાનો જળવિસ્તાર પણ આટલો મોટો છે.^૧ તેના મુખથી આશરે ૫૦૦ માઇલ સુધી આ નદી વિંધની જમણી તરફ અને માતપુડાની ડાબી તરફ વહે છે. ત્યાર પછીનું વહેણ ગુજરાતના મેદાનમાં આવે છે. તેના વહેણના પાંચ વિભાગ થઈ શકે એમ છે. (૧) મૂળથી જમલપુર આગળ નવ માઇલ દૂર તેનો ૨૦૦ માઇલનો પ્રવાહ કુંગરાળ પ્રદેશમાં અને પર્વતની ધારો વચ્ચેથી જાય છે. (૨) જમલપુરથી હડીયા સુધીનો ૨૦૦ માઇલનો પ્રવાહ પહોળા, રસાળ અને ખેડાણવાળા મેદાનમાં આવે છે. (૩) હડીયાથી દરણુકાળ સુધીનો ૧૦૦ માઇલનો પ્રવાહ કુંગરાળ ભૂમિમાંથી વહે છે. (૪) દરણુકાળથી મકરાઈ સુધીનો ૮૦ માઇલનો પ્રવાહ ઉચ્ચપ્રદેશમાંથી નીચાણ પ્રદેશમાં પડતો હોવાથી ઘોઘરૂપે પડે છે તથા સુગંધ નામનો પ્રસિદ્ધ ઘોઘ આવેલો છે. (૫) બાકીનો ૧૦૦ માઇલનો પ્રવાહ ગુજરાતમાં થઈને ખંભાતના અખાતમાં પડે છે.

નર્મદાનું વહેણ ગુજરાતમાં દાખલ થઈને ૩૦ માઇલ સુધી રાજપીપળા અને વડોદરાના રાજ્યોને જૂડા પાડે છે. ત્યાર પછીનો ૭૦ માઇલનો પ્રવાહ ભરૂચ જિલ્લાના અતિગંધ રસાળ સપાટ

મેદાનમાં થઇને અને ઉંચા, અસમાન્તર કિનારાની વચ્ચેમાં વહે છે. ભરૂચ આગળ આવતાં તેનું મુખ પહોળું થઈ જાય છે. ભરૂચ જિલ્લામાં જમણી-ખાલુથી ભૂખી નામની શાખા તેને મળે છે અને શાખી ખાલુથી રાજપીપળામાંથી નીકળતી કાવેરી નદી શુકલતીર્થ આગળ અને ભરૂચથી ૬ માઈલ દૂર અમરાવતી નદી મળે છે. મુખ આગળ નાના ત્રણ બેટા છે, પણ શુકલતીર્થ આગળનો એટ આશરે ૨૨,૦૦૦ એકર વિસ્તારનો છે કે જ્યાં કબીરવડ આવેલો છે.

પ્રાચીન સમયમાં નર્મદા નદી મધ્ય પ્રાંતના વ્યાપારનો મુખ્ય જળમાર્ગ હતો અને ભરૂચ અગત્યનું બંદર હતું; પરંતુ આજે તેનો આખો પ્રવાહ વ્યવહાર યોગ્ય નથી, માત્ર ગુજરાતની ૬૬ સુધી તેમાં વહેણો ફરી શકે છે. આણંદથી આશરે ૧૫ માઈલ દૂર મકરાઈ સુધી ધીમા પ્રવાહમાં જ જઈ શકાય છે. તલકવાડાથી ભરૂચ સુધીમાં પૂર વખતે પણ વહેણ જઈ શકે છે અને ભરૂચથી આગળનો વ્યવહાર ભરતી ઉપર આધાર રાખે છે. ઈ. સ. ૧૮૨૨માં તેના પ્રવાહની તપાસ દરમીયાન વિદિત થયેલું કે માત્ર ભરૂચથી તલકવાડા સુધી આશરે ૬૫ માઈલનો પ્રવાહ વ્યવહારયોગ્ય છે.^૧ વળી આ નદી મોટી અને પાણીથી ભરપૂર હોવા છતાં તેમાંથી નહેરો કાઢી શકાય તેમ નથી, કારણ કે તેનો પ્રવાહપ્રદેશ સરખો નથી. નદીના જળમળ વડે મુખ પૂરાતું જાય છે, એટલે ભરૂચ બંદર પણ પહીં ભાગ્યું છે.

તાપીનો પ્રવાહ

ગુજરાતમાં નર્મદાથી બીજા નંબરની નદી તાપી છે. જન્ને નદીઓનાં મૂળ, ૫૮ અને મુખ એકસરખાં છે. તાપીનું મૂળ સાવ-પુરા ગિરિમાળાની બેતુલ નામની ટેકરી પાસે છે. તેની લંબાઈ આશરે ૪૫૦ માઈલ છે અને લગભગ ૨૦,૦૦૦ ચોરસ માઈલ વિસ્તારના

પ્રદેશને તે ધૂવે છે પૂરસમયે તેનો વેગ દર કલાકે ૧૨ કરોડ ધનવાર પ્રમાણે હોય છે, પણ સામાન્ય ઋતુમાં માત્ર ૨૫,૦૦૦ ધનવાડ હોય છે. તેના વહેણના ચાર ભાગ ચર્ધી શકે એમ છે. (૧) મૂળથી ખાનદેશ જીલ્લા સુધીનો ૧૫૦ માઈલનો પ્રવાહ કુગરાળ પ્રદેશ અને પર્વતની ધારોમાં યમને જાય છે (૨) ખાનદેશ જીલ્લામાં યમને હરણદાળ સુધીના ૧૮૦ માઈલના પ્રવાહ દરમિયાન પહેલાં સપાટ ખેડાયેલું મેદાન આવે છે અને પછી ૨૦ માઈલ સુધી માત્ર કુગરાઓ અને ધારી ઝાડીઓ આવે છે આ પ્રવાહમાં તેને ડામી બાલુથી પૂર્ણ, વાઘેર, ગીર્ણા, ફોરી, પાજરા અને શિવ મળે છે અને જમણી બાલુથી સૂકી, અશ્ણાવતી અને ગોમતી મળે છે, (૩) હરણદાળથી ડાંગના જંગલ સુધીનો ૫૦ માઈલનો પ્રવાહ કુગરાળ જમીન ઉપરથી નીચાણ પ્રદેશમાં આવે છે છે. આ પ્રદેશ ઉજ્જડ વેરાન જંગલોથી ભરપૂર છે (૪) બાકીનો ૭૦ માઈલનો પ્રવાહ ડાંગનું જંગલ મૂક્યા પછી સુરતના રમાળ સપાટ મેદાનમાં આવે છે સુરત જીલ્લામાં તેનું વહેણ પહેલાં પશ્ચિમ તરફ વળે છે અને આગળ જતા દક્ષિણમાં વળીને મધ્યસ્થ ખેડાયેલાયક સપાટ મેદાનમાં દાખલ થાય છે તેનું મુખ સુગત આગળ આવેલું છે

એક વખત તાપી નદી પણ મધ્ય પ્રાંતો અને ખાનદેશના વ્યાપારનો મુખ્ય જળમાર્ગ હતો ખાનદેશની ૩ વગેરે ખેતીની પેદાશ અને માળવાનું અગ્રીણ વગેરે તાપીના જળમાર્ગ માંડતે પરદેશ જતા. સુરત બહાર મોગન મમયમાં અને મુબર ખંડ ચલા પહેલાં પણ પશ્ચિમ દિશાના વ્યાપારનું મુખ્ય બાર હતું પરંતુ હાલ તાપી નદી વ્યવહાર યોગ્ય રહી નથી આશરે છેના ૨૦ થી ૩૦ માઈલ સુધી તેમાં હોડીઓ કે નાના વહાણો ફરી શકે છે ઇ સ ૧૮૫૨માં તેના પ્રવાહની તપાસ દરમિયાન માલમ પડેનું > ખાનદેશથી પશ્ચિમ તર-

ફનો ૧૫૦ માઇલનો પ્રવાહપ્રદેશ કુંગરાળ હોવાથી કંઈ વ્યવહાર થઈ શકે તેમ નથી.^૧ તેનો થોડો ધણો ઉપયોગ સાગ વગેરે ઇમારતી લાકડાં ડાંગ જંગલથી સુરત મુખી પ્રવાહ મારફતે મોકલવાનો થાય છે; પરંતુ તેનો પટ અડિત હોવાથી કેટલીક વખત ઇમારતી લાકડાં અદશ્ય થઈ જાય છે. આ નદીના પટની રચના ઘણી બદલાઈ ગઈ છે. પ્રવાહમાં ઘસડાઈ આવતા કાંપને લઈને નદી વ્યવહાર માટે નિષ્પયોગી થઈ છે, એટલુંજ નહીં પણ તેનું મુખ પૂરાઈ જવાથી સુરત બંદર કુદરતી સગવડ ખોઈ બેઠું છે. સુરતનું મેદાન ઘણું જ રસાળ છે અને વરસાદ પણ પ્રમાણમાં માફકસર પડે છે, પણ જો આ નદીમાંથી નહેરો અનુકૂળ જગ્યાએ કાઢવામાં આવે તો ખેતીના ઉદ્યોગને અપ્રતિમ લાભ થાય તેમ છે. આથી સમગ્રશે કે ગુજરાતની દાઇ પણ નદીનો વ્યવહાર તરીકે કે નહેરો બાંધીને ઉપયોગ કરવામાં ઘણી કુદરતી અગવડતાઓ છે.

દક્ષિણ ગુજરાતનો ઝાડીવાળો પ્રદેશ

મધ્યરથ રસાળ મેદાન

ઉત્તરે નર્મદા નદી, દક્ષિણે દમણ નદી પશ્ચિમે સમુદ્રકિનારો અને પૂર્વે સહ્યાદ્રિ પર્વત આ કુદરતી વિભાગની સહદો બનાવે છે. આ વિભાગમાં સુરત જીલ્લાનો દક્ષિણ ભાગ અને સુરત એજન્સીનો સમાવેશ થાય છે. જો કે મહી નર્મદા અને તાપીના વહેણવાળા પ્રદેશના જેવી આની બૃતજરચના છે, પણ આબોહવામાં ઘણો ફેર પડે છે. આ વિભાગમાં ત્યાંના કરતાં લગભગ જમણો વરસાદ પડે છે. પૂર્વની સરહદ તરફ પણ દરીયો દૂર હોવા છતાં વરસાદ વાધારે પડે છે, કારણ કે ત્યાં સહ્યાદ્રિ પર્વતનો ફોટો આવેલો છે.

સમુદ્ર પાસેની પટ્ટી રેતાળ અને ઉચી છે પણ તે રેતાળ પટ્ટી

અને પૂર્વ તરફના ડુંગરાળ પ્રદેશની વચ્ચેમાં મધ્યસ્થ રસાળ મેદાન છે. ત્યાં નાની નાની નદીઓ જેવી કે પૂર્ણા, અંબિકા, ઔરંગા, પાર, દોલક અને દમણ આવેલી છે. તેમના જળમળ વડે આ પ્રદેશ પણ ચરોતર જેટલો રસાળ થયો છે અને દિવસેદિવસે વધારે ને વધારે ફળદ્રુપ બનતો જાય છે. જેવી રીતે ચરોતરના કણ્ઠીખેડુતો ખેતીના ધંધામાં નિષ્ણાત થયા છે તેવી રીતે સુરત જિલ્લામાં આવેલા આ રસાળ પ્રદેશના અનાવીક ખેડુતો પણ ઉત્તમ પ્રકારની ખેતી કરે છે. ચરોતર કરતાં વરસાદનું પ્રમાણ પણ અહીંયાં વધારે છે. ચરોતરની પેદાશનો દરિયામાર્ગે એક વખત ખંભાતનું બંદર હતું, પણ તે હાલ પહોં હાથું છે, દક્ષિણ ગુજરાતને જેવાંતેવાં વધસાડ અને બિલીમોરા જેવાં બંદરો છે, પણ રેલ્વેની હરીફાઈમાં તેમનો ઉપયોગ થઈ શકતો નથી.

પૂર્વના ઝાડીવાળો ડુંગરાળ પ્રદેશ

મધ્યસ્થ રસાળ મેદાનમાં પુષ્કળ ફળાઉ ઝાડો ઉગે છે અને તેને લીધે આખો પ્રદેશ ચરોતરની માફક ઉપવન જેવો લાગે છે. પૂર્વ તરફનો પ્રદેશ કે જેમાં સુરત એજન્સીનાં ધરમપુર, વાંસદા અને ડાંગનો સમાવેશ થાય છે તેની જમીન ડુંગરાવાળી છે. ગુજરાતના અગ્નિછેડા પરથી સઘાદ્રિ શરૂ થાય છે, અને તેની શાખાઓ આ વિભાગમાં આવેલી છે. જમીનનો ઢોળાવ પૂર્વથી પશ્ચિમ તરફ ઉતરે છે.

આ ડુંગરાળ પ્રદેશ ઉપર વરસાદ ઘણો પડે છે અને તેથી નાનાંમોટાં પુષ્કળ જંગલો આવેલાં છે. સાગ, સીસમ, ખેર, વાંસ વગેરે ઝાડો ઘણા પ્રમાણમાં ત્યાં ઉગે છે. તે ઉપરાંત જંગલી પ્રાણીઓ પણ જોવામાં આવે છે. આખો પ્રદેશ ડુંગરાળ હોવાથી, ત્યાં ખેડાણ-લાયક જમીન જ નથી. એટલે ખેતીનો ઉદ્યોગ સારી રીતિમાં નથી. વરતીનો મોટો ભાગ આથી જંગલોની પેદાશને લગતા ધંધામાં

રોકાયેલો છે. જંગલની પેદાશ સિવાય ડાંગરનો પાક ત્યાં સારો થાય છે, કારણ કે વરસાદ પુષ્કળ પડે છે. જો કે આ પ્રદેશ દરીયા-કિનારાથી દૂર છે, છતાં ત્યાંની હવા સામાન્ય રીતે ઠંડી રહે છે. બીજા, કાગીપરજ વગેરે અનાર્થ ખેતોની વસ્તી ત્યાં વધારે પ્રમાણમાં છે. પ્રતિકૂળ કુદરતી રચનાને લઈને હજુ રેલ્વેવ્યવસ્થા ત્યાં શરૂ થયે નથી, પરિણામે ઔદ્યોગિક વિકાસ પણ સાધી શકતો નથી.

કચ્છનો રેતાળ પ્રદેશ

સપાટ વેરાન રણપ્રદેશ

ખંડેશ ગુજરાતની વાયવ્યમાં આવેલો એક કુદરતી વિભાગ કચ્છના રાજ્ય તરીકે ઓળખાય છે. તેની ઉત્તર અને વાયવ્યમાં સિંધ પ્રાંત, પૂર્વમાં પાલણપુરનું મેદાન, દક્ષિણમાં કાઠિયાવાડ દીપકલ્પ અને કચ્છનો અખાત અને નેમ્કલમાં હિન્દી સમુદ્ર આવેલા છે. રેતાળ અને ખારા રણકાંઠા સિવાય કચ્છપ્રદેશનો વિસ્તાર આશરે ૭,૬૦૦ ચોરસ માઈલ છે અને લંબાઈ આશરે ૧૬૦ માઈલ અને પહોળાઈ ૩૫ થી ૭૦ માઈલ છે. આ પ્રદેશ ખંડેશ ગુજરાત કે કાઠિયાવાડથી જૂનઘરઅનામાં, પેદાશમાં, લૌકિક આસીયનોમાં અને અનેક રીતે જુદો જ પડે છે; કારણ કે ત્યાંની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ બિલ્લ છે, એટલું જ નહીં પણ તે હિન્દુસ્તાનના આખા ખંડથી તદ્દન વિભક્ત થયેલો છે.

જો કે આખો પ્રદેશ નિર્દેશ, વેરાન અને ખડકાળ છે, પણ કોઈ કોઈ જગ્યાએ પર્વતની ટેકરીઓ, નદીઓના અસમાન્તર અને ઊંચા પટ્ટા, ખેડાયેલાં ફળદ્રુપ મેદાનો અને ઘાસનાં બીડો લેવામાં આવે છે. દક્ષિણ તરફ સમુદ્રકિનારા ઉપર આવેલા ઉંચા રણકાંઠાની પાછળ આશરે ૨૦ થી ૩૦ માઈલ પહોળું એક નીચું, રસાળ અને ખેડાયેલું મેદાન આવેલું છે. તે મેદાન પછીના પ્રદેશમાં ત્રણ ડુંગરાઓ

આવેલા છે: કચ્છમાં, પૂર્વ તરફ વાગડમાં અને ઉત્તર તરફ રણદીપમાં. કચ્છમાં આવેલી ટેકરીઓ પશ્ચિમમાં પહોળા છે, પણ પૂર્વ તરફ સાંકડી થતી જાય છે. એક વખતનું જ્વાળામુખી ધીનોધર નામનું શિખર (ઉંચાઇ ૧,૦૦૦ ફુટ) ત્યાં આવેલું છે. આશરે ૬૦૦ ફુટ ઉંચાં ઝુરા અને વારાર નામનાં બીજાં શિખરો પણ તે ટેકરીઓમાં આવેલાં છે. વાગડની ટેકરીઓ બહુ ઉંચી નથી. રણમાં પચ્છમના ટાપુમાં ઉંચામાં ઉંચું શિખર આવેલું છે અને ચોરક, ખદીર અને બેલ વગેરેની ઉંચાઇ ૬૨૦ થી વધારે નથી. પચ્છમ ટાપુની નૈઋત્યમાં બીજી નામનો ૬૫ માઇલ પહોળો એક નીચાળ પ્રદેશ છે કે જે ઉત્તરની નદીઓમાં ધસાઇ આવતી રેતીનો બનેલો છે અને પૂર વખતે ત્યાં પાણી ભરાઇ જાય છે. આ ટાપુમાં ફક્ત આહીરા રહે છે.

કચ્છમાં કોઈ રચાથી નદીઓ નથી, પણ ચોમાસામાં ધણા વિસ્તારવાળાં નાળાં મધ્યરથ ટેકરીઓમાંથી નીકળી, ઉત્તરે રણ તરફ અને દક્ષિણે કચ્છના અખાત તરફ વહે છે. બીજી ઋતુમાં નાળાં સૂકાઇ જવાથી તેઓ હારખંધ તળાવો જેવાં દેખાય છે. આ રેતાળ પ્રદેશનાં જળાશયોમાં પાણીની તંગી રહે છે. કુંભરાળ જમીનમાં પાણીના ફવા ધણા આવેલા છે, પણ ત્યાં પાણી ખાઈ છે. ખેતીના ઉદ્યોગ માટે આ પ્રદેશમાં કંઈ અનુકૂળતા નથી. વળી ત્યાં ઝાડોનું પ્રમાણ ઘણું જ ઓછું જોવામા આવે છે. તેમાં મોટું જંગલ એકે પણ નથી.

આ વિભાગ કક્ષતને સમાન્તર હોવાથી નૈઋત્ય તરફથી વાતા મોસમી પવનો તેને અસર કરતા નથી. દક્ષિણ દાળનો જેટલો ભાગ કચ્છના અખાતની નજીક છે, તેમાં આબોહવા માફકસર છે. બાકીના ભાગો સમુદ્રથી દૂર અને રણની પાસે હોવાથી હવા અતિવિષમ છે. ગુજરાતમાં સૌથી ઓછામાં ઓછો વરસાદ આ વિભાગમાં પડે છે. રણકાંઠા કરતાં અંદરના ભાગોમાં અને તેના કરતા દરીયાકાંઠા ઉપર વરસાદ સરખામણીમાં સહેજ વધારે પડે છે.

સમુદ્રમાંથી ઉપની આવેલો રણદ્વીપ

ભૂતગ્ન્યાત્રીઓની માન્યતા પ્રમાણે કચ્છનો રણપ્રદેશ સમુદ્ર-
માથી ઉપસી આવેલો દ્વીપ છે. ઉત્તર તરફ વહેતી નદીઓના
જળમળ વડે વળી આ દ્વીપ ધીમે ધીમે રેતાળ પ્રદેશ બનતો ગય
છે. ત્યારે આ પ્રદેશ સમુદ્રમાંથી ઉપસી આવેલો ત્યારે ૫૫૫ તેતુ
પૃષ્ઠ સમાન્તર ન હતુ બહાગની ધાર તરફ ટેકરીઓ હતી અને
ટેકરીઓની મધ્યમાં જળાશય હતુ. ૫૫૫ હાથ તે પૂરાઈ ગયુ છે
ત્યા સુધી ઉત્તર તરફથી નદીઓ ખેડાણવાળા મેદાનમાં યદને સમુદ્રને
મળશે નહી, ત્યા સુધી તેમના અવાહનમાં 'ધર્મગર્ભ' આવેલો સમગ્ર
કાપ આ ગણના બરાતો જશે.^૧

કચ્છની ભૂપૃષ્ઠવ્યવસ્થામાં ઘણા ફેરફાર થયા છે, એમ કહેવાય
છે. ઇ. સ. પૂર્વે ૩૨૫ મા ત્યારે અરેકઝાન્ડર દિવ્ઝમાં આવેલો
ત્યારે તેણે આ ગણને મહામરોજી જોયેલુ. ઇ સ ૮૦ મા પેરીપ્લસ-
ના વખતમાં જો કે તે છીલક હતુ, તો પણ બાંધ-યોગ્ય હતુ
ત્યારપછી લગભગ ૧,૦૦૦ વર્ષ સુધી સિંધુના પાણી આ ગણમાં
યદને આગળી સમુદ્રને મળતા.^૨ ગણની ઉત્તર ધાર ઉપર ત્યા હાર
રેતીના ટેકરાની દાર છે ત્યાથી પશ્ચિમ તરફ જાંબીયારી, વીરાવજી
વગેરે પ્રાચીન બંદરો હતા, પૂર્વ તરફ કચ્છના ઉત્તર કિનારાના
દ્વીપો કીરુ નામના સમુદ્રથી-વીરજાણેયા હતા. રણની ધાર આમજ
ખીજાં બંદરો પણ હતા, જેવાં કે લખપત, ડોંગ, ડોહી, ફગવાડો,
હારી અને નીરોણા. હતુ પણ પ-ભગના ઉત્તર કિનારા તરફ પૂગાઈ
ગયેના સમુદ્રના અવગેયો મળી આવે છે, અને પ-ભગના ફગવાડા
આમજ ઇ. સ. ૧૮૧૬ના ધર્મગર્ભને લીધે બંદર આવેલા
લોગના કકડા અને વહાણના ખીલા ત્યા પહેલા બંદરો હશે, એ
મન્યતા વ્યક્ત કરે છે

૧. Wadia D. N. Geology of India, p 255

૨. Kutch Gazetteer, (1880) p 15

સિંધુનો પ્રવાહ કચ્છમાં

ભૂસ્તરશાસ્ત્રીઓએ સિદ્ધ કર્યું છે કે સિંધુ નદી એક વખત કચ્છમાં ચઢને અરબી સમુદ્રને મળતી હતી. પરંતુ કેટલાક એમ માને છે કે સિંધુ કચ્છમાં ચઢને કાઠીઆવાડ અને ખંડરથ ગુજરાતની મધ્યમાં વહીને ખંભાતના અખાતને મળતી. ત્યારે ભૌગોલિક અકસ્માતથી તેનો પ્રવાહ બદલાયો ત્યારે ખંભાતનો અખાત પાછો ઢંઢો ગયો અને ભાતનો પ્રદેશ બધાતો ગયો. સિંધુ દ્વારાની જગાએ જવાથી ઝાઝાવાડ ફળદ્રુપ બન્યો. શીયુત, રતનમણિરાવ સરસ્વતીને ખંડરથ મદાનદી ગણે છે અને સિંધુનો પ્રવાહ માત્ર કચ્છ મુધી ધારે છે. ખંડરથ ગુજરાતમાં તેના વહેણ વિશે કદાચ મતભેદ હોય, પણ કચ્છમાં તેના વહેણ વિશે જૂદી માન્યતા નથી.

કચ્છમાં વહેતી સિંધુ નદી પણ ત્યાંથી આજે લુપ્ત થઈ છે. સિંધુનો આમીર ગુલામશાહ ઇ. સ. ૧૭૬૧માં ત્યારે કચ્છ ઉપર ચઢી આવ્યો ત્યારે તેણે સિંધુ નદીનાં પાણી આડે આઠ ફુટ ઉંચે એક બંધ બાંધ્યો અને તેનું નામ અસ્લાબંધ રાખ્યું. આજ પણ તે અસ્લાબંધ ત્યાં આવેલો છે. ઇ. સ. ૧૮૧૬માં કચ્છમાં પ્રચંડ ધરતીકંપ થયો અને તેથી અસ્લાબંધ અને આલુખાલુની એક માઇલના વિસ્તારની જમીન અદાર ફુટ ઉંચે થઈ ગઈ.^૧ કચ્છમાં લખપત બંદર આગળ વહેતી સિંધુ નદીની આ હેરજી શાખા આમ હંમેશને માટે લુપ્ત થઈ ત્યાર પછી કચ્છમાં ત્રણથી ચાર વખત

1. Kutch Gazetteer pp. 237-240

“આ ધરતીકંપને લીધે આશરે ૨,૦૦૦ ચોરસ માઇલ વિસ્તારની જમીન ૧૨ થી ૧૫ ફુટ નીચે ઘસી ગયેલી અને એક સમુદ્રના ૩૫માં ફેરવાઈ ગયેલી. સિંદ્રીનો કીસ્સો કે જે સમુદ્રના કિનારા પર આવેલો હતો, અને જેના ઉપર પછી વાર લડાઈના મોરચા મંડાયેલા તે પણ સમુદ્રમાં ડૂબી ગયેલો અને ઘણાં વર્ષ સુધી તેનો એક જૂરજ સમુદ્રની બહાર દેખાતો હતો.”—Wadia D. N. op. cit. p. 31.

બૂકપ થયેલા. આથી એટલું તો વિદિત થાય છે કે કચ્છના રણ-પ્રદેશની અંતર્ગત રચના નવાળામુખી પવતોના જેવી હોવાથી બૂકપો ત્યાં વારંવાર થાય છે.

કાઠીયાવાડનો હુંગરાળ પ્રદેશ

દ્વીપમાંથી બનેલો દ્વિપકલ્પ

મૂળ ગુજરાતની પશ્ચિમ તરફ અરબી સમુદ્રમાં આવેલો આ દ્વીપકલ્પ કાઠીયાવાડ નામથી ઓળખાય છે. તેની પ્રાકૃતિક રચના ઉપરથી એમ લાગે છે કે તે નવાળામુખીમાંથી ઉત્પન્ન થયેલો દ્વીપ કે દ્વીપસમૂહ હોવો જોઈએ. તેની ઉત્તર સરહદે કચ્છનો છીછરો અખાત અને ખાંભૌ રેતાળ પ્રદેશ આવેલા છે.

ખંડરથ ગુજરાત અને કાઠીયાવાડની મધ્યમાં ખારી જમીન અને નળ સરોવર આવેલાં છે. ઈ. સ. ૧૮૨૭માં મી. એલવીલે લખ્યું છે કે આ નળ સરોવરનો ભાગ એટલો નીચો છે કે કોઈ વરતીવાળો ભાગ ભાગ્યે જ એટલો નીચો હશે.^૧ નળ અને ભોળાવો નદીનો નીચલો પ્રવાહ મળીને નજીકના જૂતકાળમાં ફરીયાનો કાંઠો હશે, એમ ગેઝેટીયરના કર્તાનું જ્ઞાનવું છે. અતિવૃદ્ધિ વખતે કચ્છના રણનું પાણી નળમાં આવે છે અને વધીને ખંભાતના અખાતમાં પણ જાય છે. એવે વખતે આજે પણ કાઠીયાવાડ એટ જની જમ્યું છે, નળને કાંઠે કાણાવાળા મોટા પથર નીકળે છે કે જેઓ પ્રાચીન સમયમાં વહાણના લંગર તરીકે વપરાતા. ઈ. સ. ૧૭૮૮ સુધી પર્ણણવાડ ને ગીદાધુર સુધી ભાવનગરના વહાણ મીઠું લઈ આવતાં અને ભાલનું ૩ લઈ જતાં.^૨ જેમ જેમ ખંભાતનો અખાત પૂરાતો ગયો તેમ તેમ નળકાંઠો પણ બંધાતો ગયો. અખાતમાં આવતી ભરતી અને નર્મદા વગેરેના પ્રવાહમાં ધસઘાઈ

આવના જળમળને લીધે અખાત પૂરાઈ જાય, એ સંભવિત છે. નળકંદાની નીચાણવાળી જમીન આથી આખીત કરે છે કે ત્યાં પહેલાં સમુદ્ર અથવા મધુદ્ર જેવડા પ્રવાહવાળી મોટી ખંડર્ય નદી હોવી જોઈએ.

વિવિધ કુદરતી રચના

જે કે કાઠીયાવાડ જૂદો કુદરતી વિભાગ છે, પણ તેની અંદર એક જ પ્રકારની પ્રાકૃતિક રચના દેખાતી નથી. છેક ઉત્તર તરફ કચ્છ અને મિથના સૂકા ગણેા અને દક્ષિણ તરફ સમુદ્ર અને કાંકણના મિનાશવાળા પ્રદેશો વચ્ચે આવેલા કાઠીયાવાડમાં એકની વેગનતા અને બીજાની ફળદ્રુપતાના ચિહ્નો દેખાય છે. પશ્ચિમમાં ઝોખામંડળનો રેતાળ પ્રદેશ છે, અને પૂર્વમાં આલાવાડનો રણપ્રદેશ આવેલો છે કે ત્યાં રેતીની ટેકરીઓ અને થોડી ઘણી વનરપતિ સિવાય કંઈ દેખાતું નથી. દક્ષિણમાં ગિરના વિશાળ અને ઘાડા જંગલો આવેલા છે કે ત્યાં આખા કાઠીયાવાડમાં સૌથી વધારે વરસાદ પડે છે. નૈઋત્ય તરફના પ્રદેશમાં હાયાવાળા આડના ઝુડો અને લીલાછમ ખેતરો કુદરતી શોભામાં અભિવ્યક્તિ કરે છે. કુટલીક જગ્યાએ કિનારાની જમીન ઘણી ફળદ્રુપ છે, એટલે ખેતીનો પાક ત્યાં સારો થાય છે. હાલાર અને આલાવાડના પર્વતોમાં વનરપતિ ખુબ જોવામાં આવતી નથી, ત્યારે ગિરનારના ઉચ્ચ શિખરો આડપાનથી ભરપૂર છે. આવી વિવિધ પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિથી ત્યાંની આબોહવામાં પણ ઘણો ફેરફાર માયમ પડે છે. કિનારા આગળ હવા સુખકારક, મધ્યમાં વિયમ અને ઉત્તર તરફ અતિવિયમ છે. આલાવાડ અને હાલારના રેતાળ પ્રદેશમાં વરમાદ થોડો પડે છે, એટલે ત્યાં પાણીની તંગી વધારે રહે છે. દક્ષિણ તરફ વરસાદ વધારે પડે છે, જે કે વધારેમાં વધારે વરમાદ માન ગિર્નાં જંગલોમાં પડે છે.

પર્વતોની રચના

ફળદ્રુપ પ્રદેશ સિવાય આખો કાઠીયાવાડ ખડકો અને ટેકરીઓમાં વહેચાઈ ગયો છે અને જે ગિરિમાળાઓ છે તે વિચિત્ર

રીતે પથરાયેલી છે ઉત્તર તરફના કુચરાની દાર આશરે ૧૫૦ માઈલ લાંબી છે અને તે નૈ-સત્યથી ઈશાનમાં જાય છે તેમાં બગડેલ અને ચોટીનો નાગના બે મુખ્ય પર્વતો આવેલા છે તે મિનાયનો બાકાનો ઉત્તર વિભાગ સામાન્ય રીતે સપાટ છે પોરબંદરથી આશરે ૧૮ માઈલ દૂર આવેલી બગાની ટેન્ક્રીનો ઘેરાવ આશરે ૩૦ માઈલ છે ઉત્તર તરફથી તેના ત્રણ જૂ. શિખરો દેખાય છે છેક પશ્ચિમ તરફનું વેણુ નામનું શિખર સમુદ્રસપાતીની આશરે ૨૦૫૦ ફુટ ઉંચું છે અગાન્તિના સમયમાં વામથી ઠાપેલી તેની ટેન્ક્રી-ઓમાં લૂટારા અને બટારવગીયા વાગવાગ આશ્રય લેતા ૧

કાગીયારાડની ઈશાનમાં આવેલો લાળવળો ગુચગળ પ્રદેશ પથળો નામે ઓળખાય છે તેમાં આવેલો ચોગીનો પર્વત આશરે ૧,૧૭૦ ફુટ ઉંચો છે તેની ઉત્તરમાં આવેલું ચપાટ મેદાન રેતાળ અને ખાગવાળું છે અને પૂર્વમાં નળમ્હાનો નીચાણવાળો પ્રદેશ આવેલો છે આખા પથાગમાં એકઠે વામ પુખ્ત ઉગરાથી દોર-ઉઠેલો ધધો ત્યાં સારો ચને છે

દક્ષિણ તરફના ગુચરાની દાર આશરે ૧૦૦ માઈલ લાંબી છે અને તે પૂર્વથી પશ્ચિમ તરફ જાય છે છેક દક્ષિણમાં કિનારાને સમાન્તર ૪૦ માઈલ લાંબો અને ૨૦ માઈલ પહોળો કુચરાગ પ્રદેશ ગિર નામે ઓળખાય છે વનસ્પતિથી ભરપૂર ઘણી ટેન્ક્રીઓ ત્યાં દારબંધ આવેલી છે ગિરના જંગલમાં સિંહો અને હિસક પ્રાણીઓ બહુ જોવામાં આવે છે અને તે મિવાય હિંદમાં અન્ય જગ્યાએ સિંહની વત્તી જ નથી બરડાની જેમ આ પ્રદેશ પણ એક વખત બટારવગીઆઓનું રહેઠાણ હતું ગિરની પૂર્વ દિશા તરફ વાગા નામના પ્રદેશમાં તેના જેવો કુચર લગભગ કિનારા પાસે આવેલો છે તે વાનાક ગિર નામે ઓળખાય છે

કાઠીયાવાડના પૂર્વ દાળની મધ્યમાં પાલીતાણા પામે શેત્રુંજી પર્વત આવેલો છે કે જે સમુદ્રની મપાડીથી આશરે ૧,૮૭૦ ફુટ ઉંચો છે. ગિરની માફક આ કુંગર ઝાડપાનથી ભરપૂર નથી. આખું શિખર જૈન લોકોના મુદર દેવાવયોથી સુશોભિત થયેલું છે. આ દહેરાની આપૂર્વ કારીયરીની ધણા મુમાદરા અને માતાગુઓએ પ્રસાદ કરેલી છે.

ગુજરાતમાં આશુથી બીજા નગરનો ઉંચો પહાડ ગિરનારનો છે. જૂનાગઢથી ૧૦ માઈલ પૂર્વે આવેલો આ પર્વત સમુદ્રની મપાડીથી આશરે ૩,૬૬૦ ફુટ ઉંચો છે તેની લંબાઈ મા. ૧૫ માઈલ અને પહોળાઈ ૪ માઈલ છે, એટલે તેનો સિરતાબ બહુ નથી. ઉંચામાં ઉંચા ગોગખનાયના શિખર સિવાય બીજા અંબા-માતા, ગુર દત્ત રેખ, કાગકા અને ઝોધક, એ નામના ચાગ શિખરો આવેલા છે આજો પહાડ વનસ્પતિથી ભરેલો છે અને ટેકાળો ટેકાળો મુદર ઝગઝો આવેલા છે. શેત્રુંજીની જેમ અહીં ૧૫ જૂના જૂના ક્ષેત્રોના દેરાવયો કોતગદામ માટે જાણીતા છે ગિરનારથી આસપાસના પ્રદેશને મોટો લાભ એ છે કે ત્યાં વવારેમા વધારે વરસાદ પડે છે કે જેથી દરેક ઝોમામે રાત્રી, દિવસ, સોનરેખા, ઝોઝત વગેરે નદીઓ સિંધુમાગર જેવી બને છે જળનો મોટો ભાગ ગિરપ્રદેશમાં ભગમ્મ રહે છે અને આથી આખા કાઠીયાવાડમાં વધારેમા વધારે દુધીયો મેતેરીયાનો ઉપદ્રવ ત્યાં ઉદ્ભવે છે. નદીઓના પ્રવાહ

મૂળ ગુજરાતની નદીઓ કત્તા કાઠીયાવાડની નદીઓ બહુ નાની છે. વળી પર્વતોની ગચના એકમગ્ની નદી દોરાયી નદીઓ લગભગ સર્વ દિશામાં વહે છે નદીઓના મૂળ અને મુખ વચ્ચેનું અંતર ઘણું ઓછું છે, એટલે તેમનો વિન્નાર પણ પ્રમાણમાં ઓછો છે આ વિભાગમાં જૂદા જૂદા દળ થર વહેતી નાની નદીઓ ઘણી છે, પણ સૌથી મુખ્ય નદી બાવર છે. માડનધારમાંથી નીકળી તે

નૈઋત્ય તરફ વહે છે અને નંવીજંદર આગળ સમુદ્રને મળે છે. તેના વિસ્તાર આશરે ૧૨૦ માઈલ છે અને તેના કિનારાની પામે અતિશય ખેડાયેલી જમીન છે. તેના મુખ પાસે જારે માસ પાણી રહે છે અને ભુનાગઢ રાજ્યમાં ખેતીને માટે તેનો ધણો ઉપયોગ થાય છે. ખીશ નદી તેજ મૂળમાંથી નીકળીને પૂર્વ તરફ વહી ખંભાતના અખાતને મળે છે અને તે સુખલાદર કહેવાય છે. પૂર્વ દાળ પર વહેતી ખીશ નદીઓ વડવાણનો ભોગાવો, લીંનડીનો ભોગાવો અને શેત્રુજી છે. શેત્રુજી નદી રોનુખ પર્વતમાંથી નીકળી ખારી અને રંગમતી નામની શાખાના પાણી લઇને ખંભાતના અખાતને મળે છે. આ નદીની કુદરતી શોભા ધણી આનંદકારક છે. ઉત્તર દેખાવના પ્રદેશમાં નાગમતી, રંગમતી, આજી વગેરે નદીઓ વહીને કચ્છના અખાતને મળે છે અને ખીજ વહેતા દક્ષિણમાં જાદર નદીને મળે છે. નવાનગર પાસે વહેતી રંગમતી નદીના ઉત્તમ પાણીને લઇને નવાનગરમાં રંગાટકામ સાફ થાય છે, એવી ત્યાં માન્યતા છે.^૧ ઉત્તર તરફની આ સર્વ નદીઓમાં ચોમાસા મિવાય ખીશ ઋતુઓમાં પાણી રહેતુ નથી, એટલે પાણીની તંગી ત્યાં ધણી રહે છે. વ્યવહાર કે ખેતી માટે કાઠીયાવાડની નદીઓની પણ બહુ ઉપયોગિતા નથી.

સમુદ્રકિનારાની રચના

કાઠીયાવાડનો કિનારો

ગુજરાતને મોટામાં મોટો કુદરતી લાજ સમગ્રકાંઠો છે કે જેથી તે હાલ વ્યાપારી પ્રદેશને નામે જાણખાય છે. હેક ઉત્તમ કચ્છનો અખાત છીડે છે, કારણ કે નદીઓના જળમય ત્યાં એકઠા થાય છે. ત્યાં મુખ્ય ખંદેરો બેટી, સલાયા અને વવાણીયા,

અને માંડવી છે. કાઠીયાવાડના કિનારાના ત્રણ વિભાગો થઈ શકે છે. પહેલો વિભાગ જગતબુશિરથી દીવ સુધીનો કિનારો છે. તે આશરે ૧૬૦ માઈલ લાંબો છે અને ત્યાં રેતીની ટેકરીઓ દારબંધ જોવામાં આવે છે. ચંબોદાર બેટ મૂઝા પછી ચોરબંદર અને વેરાવળ બંદરો, દીવ બુશિર અને છેવટે દીવ બેટ આવે છે. બીજો વિભાગ દીવથી ગોપનાથ સુધીનો છે. તેનો વિસ્તાર આશરે ૮૦ માઈલ છે. ત્યાં સાધારણ ઉંચી ટેકરીઓ આવેલી છે કે જેમાં સમુદ્રનાં મોઝાંથી બખોલો પડી ગયેલી છે. સમુદ્ર તરફથી આ કાંઠાનો દેખાવ ઘણો આદ્લાદજનક લાગે છે. દીવ બેટ પછી સિયાળબેટ, જહરાબાદ બંદર અને ગોપનાથ આવે છે. કાઠીયાવાડના કિનારાનો ખરો વગાક જહરાબાદથી શરૂ થાય છે. ગોપનાથથી ખંભાત સુધીનો આશરે ૭૦ માઈલ લાંબો કિનારો નીચો, કાઠવણો, સહેજ રેતાળ અને ખડકાળ છે. ગોપનાથ પછી ભાવનગરની ખાડી આવે છે. આ ખાડી નદીઓના કાંપથી પૂરાતી જાય છે, પણ યાંત્રિક યોજનાઓ ત્યાં જળમળ બહાર કાઢવામાં આવે છે કે જેથી હાલ ભાવનગરનું બંદર ફરીથી ખીલ્યું છે. ઘોલેરા અને ખંભાતની ખાડીઓમાં એક વખત સારાં બંદરો ખીલેલાં હતાં, પણ નદીઓના કાંપથી પૂરાઈ જવાથી હાલ તે નિષ્પયોગી થયાં છે. ખંભાતના અખાત વિશે ભૂસ્તરશાસ્ત્રીઓની એવી માન્યતા છે કે તે કોઈ મહા નદીનું પહોળું ચર્ધ ગયેલું મુખ છે. કટલાક તેને સિંધુ નદીનું મુખ માને છે, ત્યારે બીજા તેને પ્રાચીન સરસ્વતીનું મુખ ધારે છે.^૧

મૂળ ગુજરાતનો કિનારો

મૂળ ગુજરાતના કિનારામાં એકંદરે ખાડીઓ વધારે છે, પણ તેઓ વ્યવહારને લાયક નથી. ભરૂચ જિલ્લામાં આવી ખાડીઓનો

૧ રા. રત્નમણિરાવ ભીમરાવ, “જોવાયેલી નદી,” પ્રસ્થાવનો કાર્તિક અંક (૧૯૮૦,) પા. ૧૮.

ખેતી માટે સારો ઉપયોગ થાય છે ખંભાતનું બંદર મૂક્યા પછી મહી નદીનું પહોળું ચર્ચ ગયેલું મુખ આવે છે નર્મદા નદીની ખાડીમાં આવેલું ભરૂચ અથવા ભૃગુકચ્છ એક વખત અગત્યનું બંદર હતું, પણ હાલ તે પડતી દર્યામાં છે. તાપી નદીના મુખ આગળ આવેલું સુરત બંદર પણ હાલ ખાડી પૂરાઈ જવાથી નિરૂપયોગી થયેલું છે. કીમ નદીના મુખથી ઉતરે ૮ માઈલ દૂર આવેલી માત્ર વડની ખાડી નર્મદા અને કીમ નદીઓના મુખ વચ્ચે અગત્યની છે ભરૂચ અને સુરત જલવાના કિનારા આગળ ભરતીના મોજા વારંવાર આવવાથી પાસેની જમીન પણ ખારા થઈ જાય છે કે જે ઉનાળામાં વત્તા દરીયાઈ પવનોને લઈને ઉડે છે અને ફાદુપ ખેતરોમાં ધણું નુકસાન કરે છે. તાપીના મુખ પછી અનુક્રમે પૂર્ણા, અખિકા, ઓરગા, પાગ, કોરક અને દમણ નદીઓના મુખ આવે છે અને કોઈ કોઈ જગ્યાએ નાની ખાડીઓ આવેલી છે. બિલીમોરા, વનસાડ અને દમણ ત્યાં નાના બંદરો છે, પણ કાશના વ્યાપાર મિલાથ ખીજો વ્યાપાર ચાલતો નથી મૂળ ગુજરાતનો કિનારો છીછરો અને કિનારા પાસેની જમીન રેતાળ અને ખારવાળી છે.

આખા ગુજરાતના સમુદ્રકિનારાની લંબાઈ આશરે ૯૦૦ માઈલથી વધારે છે, પણ ઇનાડના કિનારા જેટલો તે ખાચાખાચા-વાળો નથી નાના નાના ત્રણ બેટો અને જમીનમાં અર્ધે સુધી જ ગયેલા બે નાના અખાતો કિનારા પર આવેલા છે. ખાડીઓ કોઈ કોઈ જગ્યાએ આવેલી છે, પણ તેઓ કાપથી પૂરાઈ ગયેલી છે. ગુજરાતમાં કોઈ ઢેકાણે કુદરતી બંદર થાય તેવો યોગ્ય કિનારો જ નથી કચ્છ અને કાઠિયાવાડનો કિનારો ખડકાળ છે, એટલે ઢેક કિનારા સુધી વહાણો તથા આગમોટો લઈ જવામાં બીક રહે છે. ખડકીય ગુજરાતનો કિનારો છીછરો હોવાથી વહાણો ઢેક સુધી પહોંચી શકતા નથી.

ગુજરાતનાં ઘણાંખરાં બંદરો નદીઓના મુખ આગળ આવેલાં છે. એટલે ત્યાં મુખી કિનારો ઊંડો હતો ત્યાં લગી તેઓ મારી રચિતિમાં હતાં; પરંતુ નદીઓ જોમ જોમ વહેણમાં કાંપ ધમટી લાવીને કિનારો પૂરતી ગધ તેમ તેમ આ બંદરો નિરૂપણી થતાં ગયાં. ખંભાત, ભરૂચ, સુરત વગેરે બંદરોની આ પ્રભાવે જ પડતી થયેલી છે. અર્વાચીન યાંત્રિક મુગમાં કુદરતી ગેરલાભો પણ લાભમાં ફેરવાય છે. બંદરની પાસેના પ્રદેશ ઉલ્લેખ કે વ્યાપારમાં આગળ વધેલો હોય તો પ્રતિકૂળ બંદરને યાંત્રિક યોજનાથી સાનુકૂળ બનાવવામાં એકંદરે ઘણો લાભ થાય છે. કાઠીયાવાડનાં રવત્રંજ દેશી રાજ્યોએ ભાવનગર વગેરે બંદરોને આ રીતે ખીલવવા માંડ્યાં છે અને ત્યાં આગભોટો આવી શકે છે, પણ મૂળ ગુજરાતનાં બંદરો તરફ પૂરતું ધ્યાન અપાતું નથી.

અકરણ ૩ બુ

પેદાશ અને ઉદ્યોગ

એતીની પેદાશ

કાંઈ પણ દેશની અથવા પ્રાંતની ઉત્પત્તિનો આધાર તેના વ્યાપાર અને ઉદ્યોગની પ્રવૃત્તિ ઉપર રહે છે; પણ વ્યાપાર કે ઉદ્યોગના વિકાસનો આધાર તેની પેદાશ ઉપર છે. જેટલે અંશે પેદાશની યીજે ઉપયોગી અને મૂલ્યવાન હોય તેટલે અંશે વ્યાપાર કે ઉદ્યોગની ઉપયોગિતા અને મૂલ્ય વધે છે. હિન્દુસ્તાન એતીપ્રધાન દેશ હોવાને લીધે તેના પ્રાંતો પણ એતીપ્રધાન હોય તેમાં કંઈ આશ્ચર્ય નથી. ગુજરાત પ્રાંત તેની એતીની ખીચવણીને લીધે 'હિન્દના ઉપવન' તરીકે ઓળખાય છે. આ વિભાગની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ અને આબોહવા વિવિધ હોવાથી 'લગભગ દરેક જાતની એતીની પેદાશ ત્યાં ઉત્પન્ન થાય છે.

એતીની પેદાશમાં સૌથી વધારે પ્રમાણ આ વિભાગમાં કપાસનું છે કે જે અપવાદ સિવાય દરેક ઢેકાણે ઉત્પન્ન થાય છે. કપાસના છોડને સામાન્ય રીતે ઉનાગામાં ધણી ઉંચાતા અને ચોમાસામાં ૮૦ થી ૪૦ ઇંચ વરસાદ ભ્રષ્ટ્રમે છે; પરંતુ ખાસ કરીને ભૂમિ કપાસના પાકમાં અગત્યનો ભાગ ભજવે છે. પોચી અને જાડી માટીવાળી કાળી જમીન અથવા નદીના કાપની ખતેલી જમીન કપાસ માટે ખાસ ઉપયોગી છે. ઉત્તર ગુજરાતમાં છેક રણ અને કુંગરા મિવાય સર્વ જગ્યાએ કાળી જમીન આવેલી છે અને મધ્યસ્થ અને નદીઓના ખીણોવાળા વિભાગોમાં, મહી, નર્મદા, અને તેમની શાખાઓના કાંપથી ખતેલી ધણી રંસાળ ભૂમિ છે. વળી વરસાદનું પ્રમાણ ૩૦ થી ૪૦ ઇંચ છે, જેટલે કપાસ

મુખ્યત્વે કરીને ઉત્તરના રણપ્રદેશ, પૂર્વના કુંગરાણ પ્રદેશ, કચ્છના રણકાંઠા અને કાઠિયાવાડની દેટલીક કુંગરાણ જમીન સિવાય આખા ગુજરાતમાં પાકે છે.

ઉત્તરના મેદાન અને ચરોતર પ્રદેશમાં પાકતો કપાસ 'ધોલેરાના કપાસ' તરીકે ઓળખાય છે, અને દક્ષિણમાં પાકતા કપાસને 'ભરૂચનો કપાસ' કહે છે. બન્ને એક બીજાથી જુદા પડે છે, જે કે ભરૂચ, ધોલેરા, ખાનદેશ વગેરે રૂમાંથી નીકળતા તાંતણા ટુંકા હોય છે. અમેરીકા અને ઈંગ્લેન્ડના રૂમાંથી લાંબા તાંતણા નીકળતા હોવાથી પશ્ચિમમાં તે રૂમાંથી બનતું સુતરાઉ કાપડ ઉત્તમ હોય છે. ગુજરાતમાં સારી જાનના કપાસના વાવેતરમાં કંઈ વૃદ્ધિ થઈ હોય તેમ જણાતું નથી. દેશી રાજ્યો આ દિશામાં કંઈક પ્રયાસ આદરી રહ્યાં છે અને ખાલસા મુલકમાં ખેતીવાડીના અમલદારો ઉત્તમ કપાસનું વાવેતર વધારવા પ્રચારકામ કરી રહ્યા છે. રાજપીપળાના રાજ્યે ઉત્તમ જાતના રૂનાં વાવેતર વધારવાને ઇ. સ. ૧૯૧૬-૨૦ માં કાયદો ધડેલો કે જેથી હાલ હલકી જાતના ધોધારી રૂનાં વાવેતર બંધ પડ્યાં છે. પહેલાં જે રૂના ભરૂચ રૂ કરતાં ઓછા ભાવ ઉપજતા તેના હાલ 'ભરૂચ રૂ' કરતાં વધારે ભાવ ઉપજે છે.^૧ આખા દિન્દુસ્તાનના રૂના વાવેતરમાં ગુજરાતનો હિસ્સો સારા પ્રમાણમાં છે, એટલું જ નહીં પણ 'ભરૂચ રૂ'ની જાત સૌથી ઉત્તમ છે. એટલે અન્ય દેશી રાજ્યોમાં અને ખાલસા મુલકમાં તે સંબંધી યોગ્ય પગલાં ભરવામાં આવે, તો ગુજરાતની ખેતીને એકંદરે ધણો લાભ થાય તેમ છે.

ધઉં શીયાળું પાકે છે, એટલે તેને મધ્યમ ઉષ્ણતામાન અને વરસાદ જરૂરનાં છે. બેજવાળા હવામાં ધઉનો પાક થતો નથી.

^૧ Supplement to "Times of India" dated September 16, 1933 (Rajpipla State) p. 56.

કાળી જમીનમાં ઘડેં સાગ પાકે છે. ગુજરાતમાં ત્યાં કપાસ પાકે છે ત્યાં સામાન્ય રીતે વઉં પણ ઉત્પન્ન થાય છે. સાગરમતીના બાહાની જમીનમાં, ભાવ પ્રદેશમાં, ચરોતરમાં, ભરૂચના સપાટ રમ્ભાગ મેદાનમાં અને કાગિયાવાડની સપાટ જમીનમાં ઘઉં મુખ્યત્વે કરીને થાય છે. કેનેડા કે ઓસ્ટ્રેલીયાના ઘઉંની સરખામણીમાં ગુજરાતના ઘઉં ઉત્પત્તિ ૭ એકરું જ નહીં પણ દર એકરે દીઠ પાક ઓછો ઉતરે છે. પંજાબ અને સંયુક્ત પ્રાંતોના ઘઉંમાં પણ એ જ ન્યૂનતા માલુમ પડે છે.

ડાંગર મોટા ભાગે ચોખામાં ઉગે છે અને તેને ઉગવા માટે અતિશય વરસાદ જોઈએ છે. તે ઉપરાંત લાગા વખત સુધી બિનાશ દેકાની રહે તેવી કાપની જમીન આવશ્યક છે. ત્યાં ત્યાં વરસાદનું પ્રમાણ અતિશય છે ત્યાં ત્યાં ડાંગર પકવવામાં આવે છે. છેક દક્ષિણ ગુજરાતમાં સૌથી વધારે ડાંગર પાકે છે, કારણ કે ત્યાં સભાદ્રિ પર્વતને લીધે ૪૦ થી ૭૫ ઇંચ વરસાદ પડે છે. મૂળ ગુજરાત અને કાગિયાવાડમાં અન્ય જગ્યાએ ત્યાં પાણીની છત સારી છે અને ફળદ્રુપ જમીન છે ત્યાં પણ ડાંગર ઓછાવત્તા પ્રમાણમાં થાય છે. જાપાન, સીયામ અને જાવાની ડાંગરની સરખામણીમાં ડાંગરનો પાક દર એકંદરે ઘણો ઓછો ઉતરે.

તમાકુનો પાક માટે પેચી કાપની જમીન, ઉનાળામાં સામાન્ય ઉષ્ણતામાન અને જુનાઈથી મધ્યે જરૂર સુધી પુષ્કળ વરસાદ આવશ્યક છે. ગુજરાતમાં ખાસ કરીને આવી અનુકૂળ આબોહવા ચરોતરમાં દેખાય છે, એટલે ત્યાં તમાકુનો ઘણો સારો પાક થાય છે. ઉત્તર ગુજરાતમાં પણ તમાકુ ઓછાવત્તા પ્રમાણમાં ઉગે છે. તે સિવાય ગુજરાતમાં તમાકુ જગ્યાગંધ બીજા કોઈ જગ્યાએ પકવવામાં આવતી નથી. ગુજરાતની જાડે આખા હિન્દુસ્તાનની તમાકુ સુર્માત્રા, વરછનીયા અને હવાનાની તમાકુ કરતાં ઘણી ઉતરતી છે.

પૂર્વ સરહદની કુંગરાળ જૂમિમાં કુદરતી સાનુકૂળતા કંઈ ન હોવાથી માત્ર મકાઈ કે ચણા સિવાય કોઈ પણ ખેતીની પેદાશ થતી નથી. 'ગરીબ સોકોનું ધાન્ય' બાજરી ખાસ કરીને કાઠીયાવાડના આસાવાડ વિભાગમાં પુષ્કળ પાકે છે. તે ઉપરાંત કાઠીયાવાડનાં અન્ય રાજ્યોમાં અને ઉત્તર તરફ વડીયારની જમીનમાં બાજરી પાકે છે. બાજરીની માફક જુવાર પણ કાળી જમીનમાં ઉગવાથી તેનો પાક કાઠીયાવાડ અને ઉત્તર ગુજરાતમાં થાય છે. મગફળી, તલ વગેરે તેલીબીયાં અરોતર અને સુરતની રસાળ જૂમિમાં સારાં પાકે છે. કચ્છના રેતાળ પ્રદેશમાં ફળદ્રુપ જમીનની ખામી અને વરસાદનો અભાવ હોવાથી બાજરી, જુવાર અને કઠોળ સિવાય કંઈ પાકતું નથી. શેરડીનો પાક ઘણો ઓછો થાય છે. ફક્ત વડોદરા રાજ્યમાં અને કાઠીયાવાડમાં શેરડીનો સામાન્ય પાક થાય છે. ખાંડનાં કારખાનાંના અભાવે ફળદ્રુપ અને અનુકૂળ આબોહવા હોવા છતાં શેરડીનો પાક સારા પ્રમાણમાં થતો નથી.

અર્વાચીન ઔદ્યોગિક યુગ

અર્વાચીન ઔદ્યોગિક યુગમાં રાષ્ટ્રીય કે પ્રાન્તીય વ્યાપારમાં ઉદ્યોગ અતિ મહત્વનો ભાગ ભજવે છે; પરંતુ પેદાશની ખીલવણી સિવાય સંગીન ઔદ્યોગિક વિકાસ થવો મુશ્કેલ છે. પશ્ચિમના દેશો અત્યારે સમૃદ્ધિવાન અને આગળ વધેલા છે, તેનું મૂળ કારણ તેઓ ઉદ્યોગપ્રધાન છે. ત્યાં યાંત્રિકવાદ પૂરે જોડમાં છે. યાંત્રિકવાદે હુમર, ઉદ્યોગ, કલા, વ્યાપાર, વ્યવહાર વગેરેમાં પુષ્કળ પરિવર્તન કર્યું છે. ખેતીપ્રધાન દેશોની સરખામણીમાં ઉદ્યોગપ્રધાન દેશો આજે અપૂર્વ આબાદી ભોગવે છે, એટલે ધીમે ધીમે નવા દેશોમાં પણ ઔદ્યોગિક વિકાસ થતો જાય છે.

પ્રાચીન સમયમાં હિન્દુસ્તાને ઔદ્યોગિક કે યાંત્રિક પરિવર્તન જોયેલું ન હોતું, છતાં દેશનાં ઉદ્યોગો સારી રીતે ખીલેલા હતા અને

ઉદ્યોગની બનાવટની નિકાસને લીધે હિન્દમા દર વર્ષે પુષ્કળ સોનું આવતું^૧, પશ્ચિમના યાત્રિકવાદના પ્રવાહમા હિન્દના ઉદ્યોગો તથાઈ ગયા છે. પશ્ચિમામે હિન્દુસ્તાન હાલ ખેતીપ્રધાન બન્યો છે. અર્થાત્મીન ગુજરાતમા પણ એ જ ભતની પરિસ્થિતિ છે. મુખ્યત્વે કરીને તેમા ખેતીનો વિકાસ જોવામા આવે છે, અને તાજેતરમા ફેટલાક ઉદ્યોગો મોટા પાયા ઉપર શરૂ થયા છે. બાકીના પરચુરણ ગૃહઉદ્યોગો ધણે ઠેકણે ચાલે છે, પણ તેમની સ્થિતિ સંતોષકારક નથી. ગુજરાતમા ખેતીની પેદાશ મુખ્ય હોવાથી જે કંઈ અલ્પ ઔદ્યોગિક વિકાસ શરૂ થયો છે તે આ પેદાશને લીધે છે તે હવે વિદિત થશે.

સુતરાઉ કાપડનો મીલઉદ્યોગ

ગુજરાતની મુખ્ય પેદાશ રૂ છે, એટલે હાલ માત્ર સુતરાઉ કાપડનો ઉદ્યોગ મોટા પાયા ઉપર ચાલે છે. ન્યા ન્યા રૂનો પાક સારા પ્રમાણમા થાય છે ત્યા ત્યાં મોટા શહેરોમા મીલો આવેલી છે. મીલોમા વપરાતા કાપમા ખીજ પ્રાતમાથી આવે છે અને તૈયાર કાપડ મોટા ભાગે આ વિભાગમા વેચાય છે. ગુજરાતની મીલોનું કાપડ ખીજ પ્રાતોમા વગી જાય છે, એટલું જ નહીં પણ મુખ્ય જોવા મીલઉદ્યોગના મધ્યકમા પણ તેનું વેચાણ થાય છે. મોટા શહેરોમા આવેલી મીલો ઉપરાત મીલઉદ્યોગને પોષનાગ જન અને પ્રેસના કારખાના આખા પ્રાતમા ધણે ઠેકણે આવેલા છે.

મીલઉદ્યોગનું કેન્દ્ર હાલ અમદાવાદ છે. અમદાવાદનું જ નહીં, બલ્કે આખા ગુજરાતનું મોટામા મોટું ઔદ્યોગિક ધન ત્યાના મીલ-ઉદ્યોગમા છે. હિન્દના ખીજ ઉદ્યોગોની સરખામણીમા આ ઉદ્યોગના વિકાસમા માત્ર દેશી સુડી અને દેશી વહીવટનો જ ફાલો છે. ધ. સ. ૧૮૫૧ મા હિન્દમા પહેલી સુતરાઉ કાપડની મીલ થઈ. અમદાવાદ એ વખતે કોઈ સ્વતંત્ર દેશની રાજ્યધાની ન હતું કે

કાનાકાનું મુખ્ય શહેર ન હતું, છતાં સાહમ અને ઉદ્યોગની બાબતમાં ગુજરાતનું પાટનગર અન્ય શહેરો કરતાં આગળ વધ્યું. ઇ.સ. ૧૮૬૧ માં શ્રીયુત રણકોડવાન હોટાવાનની ધગસથી અમદાવાદમાં પહેલી મીન રચપાઈ ઇ.સ. ૧૮૮૦ પછી અમદાવાદમાં મીલો ધીમે ધીમે વધતી ગઈ અને મોટા વિગ્રહ પછી મીલોની સંખ્યામાં ઘણો વધારો થયો છે. ઇ.સ. ૧૯૩૧ ની ગણતરી પ્રમાણે અમદાવાદમાં ૮૫ મીલો હતી. તે સિવાય અમદાવાદના એજન્ટોના વહીવટ નીચેની મીલો ગુજરાતની બહાર પણ આવેલી છે તેમને અદર ગણવામાં આવે તો ત્રણ અમદાવાદની જ મીલોની મૂળ મુદી રૂ. ૪ કરોડથી વધારે થાય, ત્રામે આશરે ૧૫ લાખ ઉપર થાય, શાળો આશરે ૩૫ હજાર થાય, રૂની વપરાશ ૧૬૦ હજાર ખાડીથી વધારે થાય અને મજૂરોની સંખ્યા આશરે ૭૦ હજાર થાય. આવી અપ્રતિમ પ્રગતિને લીધે અમદાવાદ હાલ ‘ગુજરાતનું માચેસ્ટર’ કહેવાય છે તે વધાર્થ છે.

આખા ગુજરાતમાં નાની મોટી સુતરાઉ કાપડની મીલો એકદરે ૧૨૧ છે,^૨ અને તેમાં કામ કરતાં મજૂરોની સંખ્યા

૧ શ્રી રત્નમણિરાવ “ગુજરાતનું પાટનગર,” પૃ. ૭૬૨

૨ ગુજરાતમાં સુતર કાતવાની કે કાપડ વણવાની નાની મોટી મીલોની વિગત આ પ્રમાણે છે અમદાવાદ (૮૫), વીરમગામ (૪), ભરૂચ (૪), નદીયાદ (૧), સુરત (૧ મીન અને ૭ નાના વણાટના કારખાના), ખલાત (૧), રાજપોટ (૧), ભાવનગર (૧), વડવાણ (૧), પોરબંદર (૧ નાનું વણાટનું કારખાનું), વડોદરા રાજ્ય (૧૪ = કલોણ ૩, કડી ૧, સિદ્ધપુર ૨ નવસારી ૧, ખીનીમોરા ૧, વડોદરા ૪, પેટલાદ ૨)

જન અને પ્રેસનાં કારખાનાની વિગત આ પ્રમાણે છે વડોદરા રાજ્ય (૧૧૭), કાઠીયાવાડ અને ગુજરાતના અન્ય રાજ્યો તથા એજન્ટસીઓ (૬૫), અમદાવાદ જીલ્લો (૫૩), ભરૂચ જીલ્લો (૪૨) સુરત જીલ્લો (૩૩), ખેડા જીલ્લો (૧૪), પચમહાલ જીલ્લો (૭) કુલ સંખ્યા ૩૩૧ Report on Large Industrial Establishments in India (1931) pp 1-7

૯૧,૭૭૪ છે. હિન્દુસ્તાનમાં આવેલી મુતરાઈ કાપડની માલોનો લગભગ ત્રીજો ભાગ ગુજરાતમાં જ છે. આથી ખ્યાલ આવશે કે રૂનો ઉદ્યોગ ગુજરાતમાં અતિમહત્વનો ભાગ ભજવે છે.

ખેતીની પેદાશને લગતા નાના ઉદ્યોગો

૩ સિવાય ખેતીની પેદાશને લગતા નાના નાના યાંત્રિક ઉદ્યોગો ગુજરાતના મોટા શહેરોમાં આવેલા છે, એટલું જ નહીં, પણ નાના ગામોમાં યાંત્રિક કારખાનાનો વપરાશ વધતો જાય છે. ઘઉં દળવાના અને ડાગર ખાડવાના સંજ્ઞા દરેક અમલના રહેર કે ગામમાં હાલ જોવામાં આવે છે. ડાગર ખાડવાનો ઉદ્યોગ જો કે બ્રહ્મદેશ કે બંગાળાની અરખામણીમાં ગુજરાતમાં મોટા, પાયાપર ખીવવી શકાય તેમ નથી, છાગણુ કે ડાગરનો પાક દક્ષિણ ગુજરાત સિવાય ખીજે જ્યાંખંધ થતો નથી. ૩ થી ખીજ ન બરનો ગુજરાતમાં ખેતીનો પાક વર્ધ છે કે જેના વાવેતર વધારવા માટે અનુકૂળ આબોહવા છે. એક જાતના ઘઉંના વાવેતર અને દર એકર દીઠ તેનો પાક વધારવામાં જો ચોખ્ખ પ્રયાસ કરવામાં આવે તો ગુજરાતમાં ઘઉં દળવાનો ઉદ્યોગ મોટા પાયા ઉપર સ્થાપી શકાય અને પરદેશમાં (ઇંગ્લેન્ડ, ટુર્કિસ્તાન, સીસોન વગેરે) સોટની સારી નિકાશ કરી શકાય તેમ છે.

ગુજરાતમાં ખાડ બનાવવાનો ઉદ્યોગ પણ સ્થાપી શકાય તેમ છે. શેરડીનો પાક જો કે ઓછાવતા પ્રમાણમાં ગુજરાતમાં કોઈ કોઈ જગ્યાએ થાય છે, પણ તેનો ઉપયોગ માત્ર ગોળ બનાવવામાં થાય છે. ખાડ બનાવવાના કારખાના હાલ વડોદરા રાજ્યના ગણ-દેવીમાં, જૂનાગઢમાં અને અન્ય ઠેકાણે આવેલાં છે. જકાતી રસણના કામદારથી હાલ હિન્દમાં ખાસ કરીને સમુક્ત પ્રાંતમાં ખાડનો ઉદ્યોગ પુષ્કળ ખીલી નીકળ્યો છે. જાવાની ખાડ હિન્દમાં આવતી લગભગ બંધ થઈ છે. ગુજરાત ધારે તો ખાડનો ઉદ્યોગ મોટા પાયા ઉપર સ્થાપી શકાય તેમ છે.

તમાકુ હાથ ખીરી બનાવવામાં, દુકાડા પીરામાં કે ખાવામાં વપરાય છે, પણ સારી જાનના તમાકુના વાવેતર વધારવામાં આવે તે સીગારેટ બનાવવાનો ઉદ્યોગ પણ ચરોતર અને અન્ય જગ્યાએ ખીલી શકે તેમ છે.

ખનીજની પેદાશ

ઉદ્યોગપ્રધાન દેશોમાં ખનીજની પેદાશ સર્વોત્કૃષ્ટ ગણાય છે. દેશની ખરી ઉત્પત્તિનું આવશ્યક અંગ ઉદ્યોગની ખીજનપી છે, પણ આ ખીલવણીનો આધાર કૃતલેક અશે ખેતીની પેદાશ પર અને મોટા ભાગે ખનીજસંપત્તિ પર છે. અર્વાચીન ઉદ્યોગપ્રધાન દેશો પોતાના ઉદ્યોગો ખીલવીને પુષ્કળ સમૃદ્ધિવાન થયેલા છે. આ સમૃદ્ધિ વડે તેઓ ખેતીપ્રધાન દેશો પામેથી પોતાની જરૂરીયાતની ગીજો ખરીદે છે અને બદલામાં બહુ મૂલ્યવાન ઔદ્યોગિક બનાવટો વેચે છે. અર્વાચીન ઔદ્યોગિક યુગમાં આથી ખનીજસંપત્તિ એ મુખ્ય ઔદ્યોગિક સંપત્તિ બનાય છે.

ગુજરાતમાં જો કે કોલસા કે લોખંડ જેની અતિમહત્વની ખનીજ વધારે પ્રમાણમાં માલમ પડતી નથી, પણ પૂર્વ સરહદના અને કાઠીયાવાડના હંગરાજ પ્રદેશમાં કૃતલેક ખનીજ નીકળે છે કે જેનો જોઈએ તેવો મોટા પાયા પર ઉપયોગ થતો નથી.

ગુજરાતમાં ખાણમાંથી ઉત્પન્ન થતું મીઠું (સોંધાલૂણ કે સોંધવ) નીકળતું નથી, પરંતુ સામરકિનારાની અનુકૂળતા હોવાથી કૃતલેક ઠેકાણે સમુદ્રના પાણીને સૂર્યના તાપમાં રાખવાથી મીઠું પેદા કરવામાં આવે છે. ખાસ કરીને જ્યાં પાણી છીછરું હોય છે ત્યાં મીઠું પેદા કરવાની સારી સગવડ મળે છે. દક્ષિણ ગુજરાતમાં ધરાસણા, દાદી અને હરવાડા આગળ મીઠું ધણા પ્રમાણમાં પકવવામાં આવે છે. દારકા પાસે ઝોખામાં અને કરજનાં અખાત તરફ ખારાધોડા અને દ્રાગદ્રામાં પણ મીઠું પુષ્કળ બનાવ-

વળી અમરખ મળી આવે છે વડોદરા રાજ્યના મખેડા ગામ આગળ કાચ બનાવવામાં વપરાતી રેતી મળી આવે છે, પણ કાચનો ઉદ્યોગ હજી ત્યાં ખીરેલો નથી મુંબઈ ક્ષાકામાં ચાનતા કાચના કાગળાના માટે ખીજા પ્રાંતમાંથી રેતી લાવવામાં આવે છે, પણ શુજરાતમાંથી મળી આવતી રેતીનો વપગરા થતો નથી.

શુજરાતની ખનીજસંપત્તિમાં મોટામાં મોટી જોડ મેનગાની છે. કોલસા એ મેનગા મોટું ઔદ્યોગિક ધન છે, અને તેના સિવાય લોખંડ વગેરે મોટા ઉદ્યોગો રચાવી શકતા નથી પણ આધુનિક સમયમાં, પર્વત પરથી ચડતા ધોધમાંથી અથવા વનવાળી નદીઓનાં વહેણમાંથી ઉત્પન્ન થતી અખૂટ વિદ્યુત્સક્તિ વડે ઘણાંખંડ પ્રગતિ માન દેશોના ઉદ્યોગો ખીરેના છે શુજરાતમાં મેનગાની ખંડો નથી, પણ અખૂટ જળસક્તિ તો છે કે જેનો ઉપયોગ અન્ય ઉદ્યોગો ખીરવામાં કરી શકાય એમ છે નર્મદા કે તાપીના વેગવાળા વહેણમાંથી અથવા પૂર્વ તરફના ડુંગરમાંથી કે કાળિયાવાડના ગિરનાર પર્વતમાંથી વહેતા ધોધમાંથી અપૂર્વ વિદ્યુત્સક્તિ પેદા કરી શકાય તેમ છે, પણ તે માટે યોગ્ય પ્રયામ હજી થયા નથી.^૨

તાજેતરમાં શુજરાતની ખનીજસંપત્તિમાં એક નવા પ્રમારનો વધારો થયો છે જે સ ૧૯૨૪ થી કાળિયાવાડમાં મેનગાની ખાણો શોધવાના પ્રયાસો ચાલુ હતા, પરંતુ તે પ્રયાસો સફળ નહોં થયા તેના બદલે કોલસાસના જેવો જળી શકે તેવો વાયુ કેટલેક ઠેકાણે

૨ J C Brown, India's Mineral Wealth, p 50

૩ રાજ્યપ્રજાના રાજ્યમાં પ્રસાર થતી કરજલ અને નર્મદા નદીઓનાં વહેણની જળસક્તિ વડે વિદ્યુત્ પેદા કરવાની યોજનાઓ જોકે પડવામાં આવી છે, પણ તેમને હજી અમલમાં મૂકવામાં આવી નથી આવી અવલોકારક યોજનાઓ નાણાની બીડને લીધે અટકી રહી છે (Chargela State)—Industrial Supplement to "Times of India" (Special Number) dated Sep 16, 1933

મળી આવ્યો છે. આ કોલ્યાસમા ખનીજોતેવની વાસ આવવાથી વ્યાસપામની જગ્યામા વધારે તપાસ કરવામા આવી અને પરિણામે ખનીજોતેવના દૂવા ઘોઘા, ભાવનગર અને ભરૂચમા હાસોટ આગળ મળી આવ્યા છે.^૧ હાલ દુરત આ દુવામા ઉત્પન્ન થતા કુદરતી વ્યાસનો કેમ ઉપયોગ કરવો તેની યોજનાઓ^૨ ઘડાઈ રહી છે, પણ કુદરતી વ્યાસની નીચે પુષ્કળ ખનીજોતેવ હોયું નેહએ, એમ મશોધકોનુ માનવું છે.

અમેરીકામા કુદરતી વ્યાસનો ઘણો ઉપયોગ થાય છે. ત્યાં આ વ્યાસ ઘરમા અને કારખાનામા બગતણુ તરીકે વપરાય છે અને કાલગ્યામ કળ્તા સસ્તો પડે છે. ભાવનગર અને ભરૂચ જેવા પ્રગતિ-માન શહેરોમા આ કુદરતી વ્યાસથી અત્યંત લાભ થવાનો સંભવ છે.

ગુજરાત વ્યાપારમા અગ્ર સ્થાને છે પણ ઉદ્યોગ હજુ મોટા પાયા પર શરૂ થયા નથી. ગુજરાતમા કોલમા નથી, પણ તે મોટી અગવડ દૂર કરી શકાય તેમ છે. ગુજરાતમા વિખીલું સશોધન કરવામા આવે તો કેટલીક જગ્યાએ જળશક્તિ ઉત્પન્ન કરી શકાય તેમ છે અને છેલ્લી ગોધથી કુદરતી વ્યાસ અને ખનીજોતેવ પણ પ્રત્યેક અંશે તે ખોટ પૂરી પાડશે. આથી ગુજરાતના ઉદ્યોગનું ભવિષ્ય ઉજ્જ્વલ લાગે છે.

ખનીજની પેદાશને લગતા ઉદ્યોગો.

ગુજરાતમા લોખંડ થોડા પ્રમાણમા મળી આવે છે, પણ લોખંડ-માથી પેલાદ બનાવવાનો ઉદ્યોગ હજુ કોઈ પણ જગ્યાએ સ્થાપાવામા

૧. "Times of India" dated January 31 & March 2, 1934

૨. લોખંડમાં કુદરતી વ્યાસને માટે 'જોરીજ' મૂકવામાં આવ્યાં છે "Times of India" dated April 18, 1935.

વામાં આવે છે. ગુજરાતમાં ઉત્પન્ન થતું મીઠું મોટા ભાગે હિન્દના ખીજા પ્રાંતોમાં નિકાસ થાય છે.

લોખંડ વગેરે ધાતુઓના ઉદ્યોગોમાં વપરાતી મેગેનેસિયમ ખનિજ પંચમહાલના પાવાગઢ પર્વતમાંથી મળી આવે છે. લોખંડ પણ બરડાના કુંગરમાંથી ખોદી કાઢવામાં આવે છે. આ ધાતુઓ કુદ્યાનિક ઉદ્યોગમાં વપરાતી ન હોવાથી મોટા ભાગે તેમની નિકાસ થાય છે.

ગુજરાતમાં ઘણી જગ્યાએ કુંગરાળ ભૂમિ આવેલી હોવાથી પત્થરની ખાણો ઘણે ઠેકાણે મળી આવે છે. રાજપીપળાના કુંગરમાંથી અને મહીકાંદામાં માલુમ નદીને કાંઠેથી અકીકના પત્થર નીકળે છે. આણુ, આરામુર અને ગાયકવાડ તાલુકા મંખેડા મહાલના મોતીપરા આગળ આરમ પત્થરની ખાણો છે. તે ઉપરાંત કાડીયાવાડમાં ઝોજાવતા પ્રમાણમાં સર્વ જગ્યાએ પણ ખાસ કરીને વડવાણુ, ધાંગઢા અને પોરબંદરમાં હમારતી પત્થર જગ્યાબંધ ખોદી કાઢવામાં આવે છે. તેમાં પોરબંદર પાસેથી નીકળતો પત્થર ઘણું ઉંચી જતનો છે.

હમારત ખાંધવામાં વપરાતી ‘એસ્થેસ્તોસ’ નામની ખનીજ મહીકાંદાના ઈડર રાજ્યમાંથી મળી આવે છે. સીમેન્ટ સાથે આ ખનીજને મિશ્ર કરીને હમારત ખાંધવામાં આવે તો આગ લાગી શકતી નથી. પશ્ચિમમાં તેનો બહોળો ઉપયોગ થાય છે અને હિન્દમાં પણ તેની વપરાશ શરૂ થઈ છે.

‘સ્ટીએટાઈટ’ નામની ખનીજ કે જે કાગળ, કાપડ, રબ્બર અને સાબુ બનાવવામાં વપરાય છે તે હિન્દમાં ઘણે ઠેકાણે મળી આવે છે. આનો ઉપયોગ હિન્દમાં માત્ર મુર્તિઓ, પાત્રો, રકાબીઓ અને અન્ય સણગારની ચીજો બનાવવામાં વપરાય છે. ઇ. સ. ૧૯૧૧-૧૨ માં હિન્દના સરકારી જૂસ્તરણાઓએ સોધી કાઢેલું કે ઉત્તમ જાતની ‘સ્ટીએટાઈટ’ ખનીજ ઈડર રાજ્યના દેવમોરી આગળ

ધણા જ્યાંમા આવેથી છે. તેની માન્યતા પ્રમાણે સપાટીથી ૨૦ ફુટ અંદર આશરે ૨૦ લાખ ટન ખનીજ મળી શકે તેમ છે.^૧

ઐશ્યુમીનમ જનાવવામા વપરાતી 'બોમાઇટ' નામની ખનીજ પણ ખેડા જિલ્લામા મળી આવે છે. ઐશ્યુમીનમ ઉપરાંત આ ખનીજ ફટકટી જનાવવામા, ખનીજતેલ શુદ્ધ કરવામા અને અન્ય ઉદ્યોગમા વપરાય છે, પરંતુ મુખ્યત્વે કરીને ઐશ્યુમીનમ જનાવવામા જ વપરાય છે. તેનો મોટો ભાગ કાચી અવસ્થામા હિન્દમાથી નિકાલ થાય છે.

આશરે ૨૫ વર્ષ પહેલાં સગ થોમસ હોતેડે જણાવેલું કે "હિન્દમા ગરમ અને ખનીજમિશ્રિત ઝગ ધણા આવેલા છે, છતાં તેમનો જોડ્યે તેવો ઉપયોગ થતો નથી જો કે આ ઝરાઓ આશિંક કે વૈદકીય દષ્ટિએ ઝટના લાભદાયક છે તે કહી શકાય નહીં, પરંતુ એટલું તો કહી શકાય કે યુરોપ અને જાપાનમાથી હિન્દમા આવળા ઝરાના પાણીની ધણી આયાત થાય છે અહીંયા આ ઝરાઓ મોટે ભાગે માનના ગ્રથગો મનાતા હોવાથી ધણા યાત્રાળુઓ તેનો કુલ સમયને માટે પણ ઉપયોગ કરે છે."^૨

ખેડા જિલ્લામા આવેલા લમુદ્રાના ઝગતું પાણી ગંધકગિમ્મિન હોવાથી ૧૧૫ ડીગ્રી ગ્રમ ગરમ છે. ત્યાં ધણા યાત્રાળુઓ આવે છે પચમહાદાયમા આવેલા કુવાના ઝરા તદુગતી માટે ધણા લાભકારક છે. આજે પણ આ ગરમ ઝગઓ માન યાત્રાના તીર્થ તરીકે મનાય છે, પણ પગિમના દેરોની માફક વૈદકીય કે વૈજ્ઞાનિક દાષ્ટ્યે તેમનો જોડ્યે તેટલો ઉપયોગ થતો જણાતો નથી.

આ ખનીજો ઉપરાંત યુરોપ્પાર કચ્છ અને જનાસકાલમાથી અને ફટકટી તથા ચરિાડી^૩ કચ્છમાથી નીકળે છે મહીકાકામાથી

૧ J C Brown, India's Mineral Wealth, p 97

૨ " " " p 73

૩. Plaster of Paris . . .

આફ્રિકા મુધી યાય છે. આરાસુર અને આશુમાથી નીકળતા આરમ પત્થરની પણ નિકાશ યાય છે. રાજપીપગામાંથી નીકળતા અકીકનો ઉદ્યોગ ખાસ કરીને ખંભાતમાં ધણો ચાલે છે. અકીકનો ઉદ્યોગ ખંભાતમાં લગભગ ૨૬ મી સદીથી ચાલતો આવે છે. ^૧ આશુમાથી નીકળતા પત્થરને મુદ્દ ક્યાં પછી લીમોદા લદ્દ જવામાં આવે છે કે જ્યાં લામા વખત મુધી તેને સૂર્યના પ્રકાશમાં રાખ્યા પછી માટીના વાસણમાં શેકવામાં આવે છે. આવા અકીક ત્યાર બાદ ખંભાત આવે છે અને તેમાંથી પાત્રો, ચપ્પાના દંધ્યા, કવમો, મણકા, એરીંગનાં નંગ વગેરે બનાવવામાં આવે છે. અકીકની બનાવટો યુરોપ અને ચીન મુધી જાય છે; પરંતુ આ ઉદ્યોગની હાલની સ્થિતિ સંતોષકારક નથી, કારણ કે યુરોપથી આવતી નકેલી બનાવટોની હરીફાઈ દિવસે દિવસે વધતી જાય છે.

આ મિવાયના દાઢ ખનીજને લગતા ઉદ્યોગ ચાલતા નથી. જે ખનીજ ખોદી કાઢવામાં આવે છે તેનો મોટો ભાગ કાચી અવસ્થામાં નિકાશ યાય છે. ગુજરાતની ખનીજસંપત્તિ વધારવામાં અને તેને ખીવવવામાં જે કંઈ પ્રયાસ થયો છે તે પશ્ચિમના દેશોની સરખામણીમાં ઘણો જ અંધ છે.

વનસ્પતિની પેદાશ.

વનસ્પતિની વિવિધતાનો આધાર મુખ્યત્વે કરીને પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ અને આબોહવા ઉપર રહે છે. વનસ્પતિની વૃદ્ધિમાં મોટા ભાગે વરસાદ ઘણો ભાગ ભજવે છે, પરંતુ જૂતલરચના તેમના જગ્યા અને વહેંચણી ઉપર અસર કરે છે. આમામ અને સુદરવનના જંગલોમાં ઘણો વરસાદ પડે છે, એટલે ત્યાં વૃક્ષોની વિવિધતા ઘણી છે; પણ મિધ, રજપૂતાના વગેરે જોઈ વરસાદવાળા પ્રદેશોમાં એક જ જાતના વૃક્ષો ઉગે છે. સમુદ્રની સપાટીથી જમીનની ઉંચાઈ

પણ ઘટ્ટને અશે વૃક્ષો ઉપર અમગ કરે છે આસામ અને બ્રહ્મદેશમાં ૩,૦૦૦ થી ૭,૦૦૦ ફુટ ઉચ્ચાઈએ ઝોક અને લોરેન નામના વૃક્ષો ઉગે છે, ત્યારે હિમાલયની વાયવ્યમાં ૭,૦૦૦ ફુટથી વધારે ઉચ્ચાઈએ દેવદારના ઝાડો પુષ્કળ જોવામાં આવે છે સમુદ્રકિનારાની પાસે કે ત્યાં જોઈ શકાય તેવા આવે છે ત્યાં 'મેઘવ' નામના વૃક્ષો વધારે પ્રમાણમાં દેખાય છે વળી કેટલાક વૃક્ષો જાપની જમીન ઉપર સાગ ઉગે છે ત્યારે કેનાડા કુમરાળ જમીન ઉપર જોવામાં આવે છે એટલે ભૂમિ પણ વૃક્ષો કે વનસ્પતિ પર ઘણી અસર કરે છે

ગુજરાતમાં દરેક જાતની પ્રાકૃતિક રચના હોવાથી બિન્ન બિન્ન વનસ્પતિ જોવામાં આવે છે ધામધી છવાયેલા ખીડો કાળિયાવાડમાં આવેલા ખગડો ચોળીતો, રોતુને અને વાગાકગિ ના કુમરોમાં કચ્છની ધારોમાં અને સુરત જાનાના પારનેરા કુમરમાં આવેલા છે પર્વત પર પડેલા વરસાદનું પાણી ખીણોમાં ઘટ્ટને વહે છે, એટલે આ ખીણોમાં પુષ્કળ ધાસ તથા જૂદી જૂદી જાતના વૃક્ષો એની મેળે ઉગી નીકળે છે ઉપરના કુમરોમાં જો કે ઝારો જોવામાં આવે છે પણ ધામ પુષ્કળ ઉગવાથી તેઓ ખીડો જેવા લાગે છે, આ ખીડોની સુખ્ય પેશ ધાસ હોવાથી ઢોરઉછેગનો ધધો તથા સારો ચારે છે

ગુજરાતની પૂર્વ સરહદ ઉપર આવેલા કુમરાઓ અને કાળિયાવાડના ગિરનાર અને ગિર પર્વતો ધાસ જંગમોથી છવાયેલા છે, એટલે ત્યાં સાગ, સીમમ, મેર, વાસ વગેરે ઈમારતી લાકડાના ઝાડો અને મહુડા, આલા, રાયણુ જેવા ફળાઉ ઝાડો પુષ્કળ થાય છે. પૂર્વના જંગલોમાં અને ખાસ કરીને પચમહાલ તરફ મહુડાના ઝાડ વધારે થાય છે ત્યાં મહુડાની પેદાશ એટલી બધી છે કે તેની નિકાશ ગુજરાતની બહાર પણ થાય છે તાપ્તી નદીની દક્ષિણમાં આવેલા ડાંગના જંગમમાં સાગની પેદાશ એટલી છે કે આશરે

૩૧. ૧૦ લાખ કરતાં વધારે તેની વાર્ષિક કિંમત થાય છે.^૧ ઈમારતી લાકડાં ઉપરાંત આ જંગલોની બીજી પેદાશ લાખ, ગુંદર, મીણુ વગેરે છે. મુખ્યત્વે ઝાડ ફક્ત મહીકાંઠાનાં જંગલોમાં, તાડ રેવાકાંઠાનાં જંગલોમાં અને આંખા રાયણુ જેવાં ફળાઉં ઝાડો મહીકાંઠા અને રેવાકાંઠાનાં જંગલોમાં ઘણાં જોવામાં આવે છે.

કાઠીયાવાડના ઉત્તર દાળ તરફ આવેલાં આઘાવાડ અને દાલારના કુટલાક લાગોમાં, કચ્છના રેતાળ પ્રદેશમાં અને છેક ઉત્તરના સપાટ મેદાનમાં વનસ્પતિ બહુ જોવામાં આવતી નથી. કાઠીયાવાડ અને મૂળ ગુજરાતમાં જ્યાં જ્યાં ડાંપની ફળદ્રુપ જમીન આવેલી છે ત્યાં આંખા, રાયણુ, ખજુર, અનનાસ કે ફલુસ જેવાં ફળાઉં ઝાડો ઐશ્વર્યતા પ્રમાણમાં જોવામાં આવે છે. ફળાઉં ઝાડોની પેદાશ આસપાસના પ્રદેશ સિવાય બહાર નિકાશ થતી નથી. રેતાળ અને કુંગરાળ પ્રદેશ સિવાય ગુજરાતમાં કાંઈ એવી જમ્યા નહોં હોય કે જ્યાં લીંમડો, પીપળો, પીપર, વડ, આમલી વગેરે સામાન્ય વૃક્ષો જોવામાં ના આવે.

વનસ્પતિની પેદાશને લગતા ઉદ્યોગ.

જંગલોની પેદાશને લઈને કુટલાક ઉદ્યોગો સ્થાપી શકાય છે. સામાન્ય રીતે જંગલોમાં વસતા લોકોનો મુખ્ય ધંધો પેદાશ એકઠી કરીને બહાર નિકાશ કરવાનો હોય છે, પણ પશ્ચિમના દેશોમાં આ પેદાશને લગતા ઘણા ઉદ્યોગો ચાલે છે. દેનેડમાં ઈમારતી લાકડા વહેરવાનો અને કાગળ બનાવવાનો મોટો ઉદ્યોગ ચાલે છે, કારણ કે ત્યાં ઘણાં ધાડાં જંગલો આવેલાં છે. સ્વીડન અને જાપાનમાં દીવાસળી બનાવવાનો મોટો ઉદ્યોગ ચાલે છે, કારણ કે દિવાસળીમાં વપરાતું લાકડું ત્યાં પુષ્કળ જથ્થામાં મળી આવે છે. ફ્રાંસમાં દ્રાક્ષ પુષ્કળ થવાથી ત્યાં દારૂ બનાવવાનો ઉદ્યોગ સારો ચાલે છે.

૧. E. A. Smythies, India's Forest Wealth, pp. 50-51.

ગુજરાતનાં જંગલોમાં હાલ ખામ કરીને ધ્રુમિરતી લાકડાં કાપવાનો અને મહુડા, લાખ, ગુંદર વગેરે પેદાશ એકઠી કરવાનો ઉદ્યોગ ચાલે છે. ધરમપુરના રાજ્યે આ બાબતમાં ઘણી પ્રગતિ કરવા માંડી છે અને રાજ્ય તરફથી ત્યાં જંગલ અને ખનીજની પેદાશને માટે એક પ્રયોગશાળા ચાલે છે. પણ ત્યાં મુખ્ય ખોટ રહેલી છે. જો આ જંગલોવાળા પ્રદેશને રહેલી જોડવામાં આવે તો તેમની ઘણી ખાવણી થઈ શકે તેમ છે. પૂર્વ સરહદના જંગલોમાં વાંસ પુષ્કળ ઉગે છે, એટલે ત્યાં કાગળ બનાવવાનો ઉદ્યોગ ચલાવી શકાય તેમ છે. કાલસાની ખોટ પૂરવા માટે જળશક્તિનો ઉપયોગ થવાની જરૂર છે. દિવાસળી બનાવવામાં વપરાતા સીમુલ, કદંબ વગેરે સાગ આ જંગલોમાં ઉગતા હશે, પણ હળુ તેની તપાસ થઈ નથી. દિવામળી બનાવવાનો ઉદ્યોગ એક જો અપવાદ સિવાય કાંઈ ઠેકાણે હળુ ગુજરાતમાં જોવામાં આવતો નથી, તેમ જ ધાસ કે વાસગથી કાગળ બનાવવાનો ઉદ્યોગ પણ શરૂ થયો નથી કુંકામાં ગુજરાતમાં ઉદ્યોગની ખાવણી માટે શી શી કુદરતી મગવડ છે તે સંબંધી તપાસ થઈ જ નથી.

ગુજરાતની કળદ્રુપ ભૂમિમાં વિવિધ પ્રકારના ફળો થાય છે. ફળાઉ ઝાડો ખાસ કરીને ચરોતરમાં, સુરતના રસાળ ખેડાનમાં, વડોદરા રાજ્યના ચરોતર અને સુરતની પાસેના પ્રદેશમાં અને કાઠિયાવાડમાં સોરઠ તથા ગોહીવવાડની રસાળ ભૂમિમાં વધારે થાય છે. વડોદરા રાજ્યમાં ફળોના વાવેતર વધારવાને ધલ્લું હિતોચ્ચન આપવામાં આવે છે. રાજ્ય તરફથી ખેતીવાડી માટે ત્રણ પ્રયોગીક્ષેત્રો ચલાવવામાં આવે છે કે જ્યાં ખેતી તથા ફળના વાવેતર સંબંધી જૂદા જૂદા પ્રયોગો થાય છે. જૂદા જૂદા ફળો જેવાં કે અંજીર, મોસંમી, ફેરી, દામ, પૈયાં વગેરેના જુદા જુદા રીપવામાં આવે છે અને ખેડૂતોને તેમાં રસ સેના કરીને ફળના ઝાડોનું વાવેતર વધારવામાં આવે છે. આ પ્રયોગીક્ષેત્રો ખેડૂતોને ફળાઉ ઝાડોના ઉપવા કે કપામાં પૂર્ણ પાડે છે.

આખા ગુજરાતમાં આ રીતે જો ફળના ઉદ્યોગને ઉત્તેજન આપવામાં આવે તો આ પ્રાંતમાં જ તેની સારી નિકાશ થાય એટલું જ નહીં પણ હિન્દના ખીમ વિભાગોમાં તેમની ઘણી ખપત થાય. ફળના ઉદ્યોગને તે ઉપરાંત ખીજ સગવડની ખાસ જરૂર છે. ફળને બરવા માટે વાંસ વગેરેની સારી ટોપલીઓ વપરાય અને રેલ્વે તરફથી ખાસ ટ્રબ્બાઓની (બરફથી રીત થયેલા) સગવડ મળે તો ગુજરાતનાં ફળોની ઘણી નિકાશ બહાર થઈ શકે તેમ છે.

પ્રાણીની, ખેદાશ.

ગુજરાત ખેતીપ્રધાન વિભાગ હોવાથી દારઉછેરનો ધંધો સારો ચાલે છે. બળદ ખેતીનું અનિવાર્ય અંગ ગણાય છે, એટલે બળદ તથા ગાય ગુજરાતમાં ઘણે ઠેકાણે જોવામાં આવે છે. ગુજરાતનાં દાર ધણા ભાગે કાંકરેજ કે વઢીયારની જાતનાં છે. પાલજીપુર રાજ્યમાં ઉછરતાં દાર કાંકરેજની જાતનાં કહેવાય છે. માળવાના ઉચ્ચ પ્રદેશમાં ઉછરતાં દાર માળવી, કાકીયાવાડના ગિરમાં થતાં દાર ગિરની જાતનાં અને કાંગનાં જંગલમાં થતાં દાર કાંગી કહેવાય છે. કાંકરેજ દાર રંગે સામાન્ય રીતે સફેદ કે રૂપેરી, ગિર દાર રાતાં કે કાળાશ રાતાં અને માળવી દાર સંપૂર્ણ સફેદ હોય છે. કાંકરેજ દાર દેખાવમાં એટલાં સમાનતર, સરખા અવયવવાળાં અને મજબૂત બાંધાનાં છે કે તેઓ ઉત્તમ પ્રાણીઉછેરના સિદ્ધાંતોના આધારે ઉછેરાયાં હોય એમ

૧. ખેડા જિલ્લામાં ફળાલ ઝાડો વધારવાને માટે મુંબઈ સરકારે પ્રયોગી કરેલા અને તેના પરિણામે હાલ ત્યાં ૪,૩૦૦ મોસખીનાં ઝાડો, ૫૫૦ ચીકૂનાં ઝાડો, ૨૫૫૦ આંખાના નાનાં છાડવા, ૬,૦૦૦ કેજો, ૫,૫૦૦ જમરખનાં ઝાડો, ૫,૦૦૦ દાડમનાં ઝાડો અને ૨૩૪ એકરનું પપૈયાનું વાવેતર છે. થોડા વખતમાં આ ફળો માત્ર ખેડા જિલ્લાની જરૂરીયાત પૂરી પાડશે અને તે ઉપરાંત અમદાવાદ સુધી પણ તેની નિકાશ થવા સંભવ છે. "Agricultural Topics," "Times of India" dated 17-4-35.

પ્રાણીશાસ્ત્રીઓનું માનવું છે. ૨ કાંકરેજ દોર લાંબા, વખન સુંધી અપ્રતિબદ્ધ રીતે રેતાળ ભૂમિ પર કામ કરી શકે છે અને કાર્ય-શક્તિમાં પણ શ્રેષ્ઠ છે. ગુજરાતની બળદો કરતાં કાંકરેજના બળદો સામાન્ય રીતે ૫ વર્ષ વધારે કામ કરી શકે છે. ડાંગી બળદો ખાસ કરીને ડુંગરાળ અને વરસાદવાળા પ્રદેશમાં ધંધા ઉપયોગી છે. ડાંગરની વાવેતર માટે આથી ડાંગી બળદો અન્ય જાત કરતાં વધારે સાતુકૂળ છે, એમ અનુભવથી સિદ્ધ થયેલું છે. પંચમહાલ અને રતનામ તરફ વપરાતા માળવી બળદો ડુંગરાળ ભૂમિમાં ખેતીને માટે અતિશ્રેષ્ઠ ગણાય છે અને તેમની ઉત્તમ કાર્યશક્તિને લીધે ગુજરાતમાં પણ તેમની નિકાશ થાય છે. કાઠીયાવાડમાં ગિરના બળદો શ્રેષ્ઠ ગણાય છે, અને અન્ય રાજ્યોમાં ખેતી માટે તેમનો સારો ઉપયોગ થાય છે.

ગાય અને બેંસ જેવાં દૂધાળાં દોર બોકે ખેતીમાં ખાતર પૂરું પાડવા સિવાય અન્ય રીતે ઉપયોગી થતાં નથી, પરંતુ દૂધ અને ઘીની પેદાશ માટે તેમનો ધણો ઉછેર થાય છે. સામાન્ય રીતે દરેક ખેડુત દૂધાળાં દોર રાખે છે, પણ જરૂરયાન દોરઉછેરનો ધંધો બરવાડો કરે છે. ન્યાં ન્યાં ઘાસનાં ખીડો આવેલાં છે ત્યાં ત્યાં બરવાડો કે આહીરા તેમના નેસડા બાંધે છે. કાઠીયાવાડમાં ગિર, વાલાકગિર અને બરડામાં ગાય, બેંસ વગેરે દૂધાળાં દોર સારા પ્રમાણમાં ઉછેરે છે. ગુજરાતની ગાય કે બેંસ કરતાં ગિરની ગાય કે બેંસ પ્રમાણમાં ઘણું વધારે દૂધ (રોજ ૩૦ થી ૪૦ શેર) આપે છે, પરંતુ તેમને ખીજે લઈ જવામાં આવે તો દૂધનું પ્રમાણ ઓછું થઈ જાય છે. ગુજરાતમાં ખાસ કરીને ચરોતરમાં દૂધાળાં દોરનો સારો ઉછેર થાય છે એટલે ઘી, દૂધ અને માખણની ત્યાં સારી પેદાશ છે. ઘેટાં અને બકરાં પણ તમામ જગ્યાએ અને ખાસ કરીને ઘાસના ખીડોમાં ઉછેરાય છે, પરંતુ તેમની મુખ્ય ઉપયોગિતા બનની પેદાશમાં છે. બરવાડો ઘેટાંબકરાંના ઉછેર તરફ બરાબર ધ્યાન આપતો નથી,

એટલું જ નહીં પણ ઉત્તરી જાત સુધારવા હલુ કંઈ પ્રયાસ થયો નથી. એરેટ્રેલીઆનાં ઘેટાં કરતાં ગુજરાતનાં ઘેટાં સરીરના બાંધામાં અને બનની પેદાશમાં ઘણાં જ ઉત્તરતાં છે.

સામાન્ય રીતે ગુજરાતમાં હલુ ઉત્તમ રીતે ટોર ઉછેરવાની અગત્ય સમજાઈ નથી. તાજેતરમાં ધરમપુર રાજ્યમાં ટોરઉછેર માટે એક પ્રયોગીક્ષેત્ર બોલવામાં આવ્યું છે. ત્યાં ડાંગી અને માળવી ટોર ઉપર પ્રયોગો કરવામાં આવે છે અને સ્થાનિક આબોહવાને અનુકૂળ થાય તેવાં, મજાનુત અને કાર્યશક્તિમાં ઉત્તમ એવાં, ટોરો ઉછેરવાના પ્રયાસો ચાલુ છે. તે ઉપરાંત વારંવાર ટોરોનાં પ્રદર્શન ભરીને ખેડુતોને ઉત્તમ જાતનાં ટોરઉછેરની અગત્ય સમજાવવામાં આવે છે. ટોરને સારી રીતે ઉછેરવા માટે ખેડુતોને ધનામે આપવાની યોજના પણ ઘડવામાં આવી છે. જૂનાગઢ રાજ્યમાં પણ એક પ્રયોગીક્ષેત્ર છે. આવી જાતના ટોરઉછેરના પ્રયાસો આખા ગુજરાતમાં ચલાવી જરૂર છે.

આખા હિન્દુસ્તાનમાં ફક્ત ગીરના ઘીચોઘીચ જંગલમાં સિંહ જોવામાં આવે છે. આ સિંહ રંગે જાંટ જેવા હોવાથી 'જાંટીયા સિંહ' કહેવાય છે. આફ્રીકાના સિંહ કરતાં ગીરના સિંહની કસવાળા ટુંકી અને રંગ ઝાંખો હોય છે. શિકારને લખને ત્યાં સિંહનું પ્રમાણ હાલ ઝાણું છે અને રાજ્ય તરફથી તે માટે અવરોધ સિંહોનું કાળજી-પૂર્વક રક્ષણ કરવામાં આવે છે.

કાઠીયાવાડ અને કચ્છમાં ઘોડા સારા ઉછેરે છે, કારણ કે ત્યાં અનુકૂળ આબોહવા અને ધાસની પ્રુક્ષણ હોય છે. ખાસ કરીને કચ્છના ઘોડા અરબી ઘોડાની માફક ઘણા વખણાય છે. આ ઘોડા મજાનુત બાંધાના, ચપળ ને દેખાવમાં સુંદર હોય છે.

૧. એક દંતકથા મુજબ ઘણા વખત પહેલાં એક અરબી વહાણ કચ્છના કિનારે ભાંગેલી સ્થિતિમાં આવેલું. તેની અંદર સાત સુંદર અરબી ઘોડા હતા અને તેમાંથી કચ્છી ઘોડાને ઉછેર થયેલો:—Supplement to "Times of India" Sep. 16, 1933 dated (Cutch State) p. 65.

લગતા ઉઘોગોમાં મુખ્ય ખામીઓ પ્રાણીઉછેરની અવગણના અને ઔદ્યોગિક ખીલવણી પ્રત્યે રાજ્યની ઉદાસીનતા છે.

કળાકૌશલ્યના ઉઘોગો

પેદાશને લગતા ઉઘોગો સિવાય ગુજરાતમાં કેટલેક ટેકાણે કળાકૌશલ્યના ઉઘોગો આવેલા છે. આ ઉઘોગો મોટા પાયા પર ચાલતા નથી. માત્ર કારીગરો કેવળ પોતાના ઘરમાં રહીને કળાકૌશલ્યની જાનાવટો બનાવે છે, અને મોટાં શહેરોમાં વેચવા મોકલે છે. રેશમી કાપડ અને ભરતકામના ઉઘોગને માટે ગુજરાત ઘણા વખતથી પ્રખ્યાત છે. ખાસ કરીને સુરત, જામનગર અને ભુજમાં આ ઉઘોગ દબ્બુ ચાલે છે; પરંતુ પહેલાના જેવી જાહોજલાલી રહી નથી. ૨૫૨૬૨માં ગુજરાતનું રેશમી કાપડ આહીચાહીને મંગાતું; પણ એ દિવસ દવે ગયા છે અને આ દેશી કાપડનો ઉપયોગ ઓછો થઈ ગયો છે. મુરોષ અને જાપાનના સરવાળા પણ ઓછા ટકાઉ રેશમી માલે દેશી ઉઘોગને ઘણી હાનિ કરી છે. સુરત, ભુજ, જામનગર અને અંબાતમાં આ ઉઘોગ દ્વિધિત થયેલો છે; તેનું કારણ એ છેકે ઘણા લાંબા વખતથી કુશળ કારીગરો એ ધંધામાં રોકાયેલા છે. ત્યાં આમળ રેશમ પાકતું નથી, તેમ જ કંઈ કુદરતી અનુકૂળતા પણ નથી. હાલના યાંત્રિક અને હરીફાઈના યુગમાં રાજ્યની સંગીન મદદ વિના રેશમનો ઉઘોગ ખાલી નીકળે તેમ નથી.

૧. સુરતમાં કીનખાળ, ભરતકામ વગેરેની ૫,૫૦૦ શાળો છે અને કુદરતી આશરે રૂ. ૧૫,૦૦૦ નો માલ તૈયાર થાય છે.

હાલવણાટના ઉઘોગ વિશે શ્રીયુત્તમ તેજે લખે છે કે “વલકડેની આર્થિક દશા ઘણી ખરાબ છે તેથી સુરત, રેશમ કે કાપડના વેપારીઓના ઘણા દેવાદાર બનેલા છે. આ વેપારીઓ તેમને રેશમ વગેરે વધારે આપે છે અને દેવા પેટ તૈયાર માલ લે છે. આથી અબજ કારીગરોને પેટ પૂરવું નેતન મળે છે—Report on the Handloom Weaving Industry in Bombay Presidency by S. V. Telang—vide Census of Bombay Presidency (Report) pp. 264 265.

દેશમાં કાપડમાં ખાસ કરીને પાંટલુનાં પટોળાં ઘણાં પ્રખ્યાત છે. તેની ખપત ફક્ત ગુજરાતમાં જ નહીં, પણ ખીજાં પ્રાંતોમાં છે. તાજેતરમાં અંગ્રેજો પણ ચાદર, પડદા વગેરે ઉપયોગને માટે આ કાપડ ખરીદવા લાગ્યા છે. પટોળાંની બનાવટમાં ખુબી એ છે કે પુલ, ગ્રાણી કે કોઈ પણ ભાત વર્ણાટમાં વણાય છે. સુતરને જૂદા જૂદા રંગોથી રંગવામાં આવે છે અને વણકર શાળ પર લેખતી ભાન પ્રમાણે તેને વણે છે. પટોળાંની મુખ્ય ભાનો નારીકુંજર, રતનચોક, પાનભાત, હોથીભાત, ચોરસભાત વગેરે છે. જાપેશમાં સસ્તાં પટોળાંની દરીદ્રાઈથી આ મોંઘાં પટોળાંની પહેલાના જેવી ખપત અને વપરાશ હવે રહી નથી. ગુજરાતના આ જાણીતા ઉદ્યોગનું પુનરુદ્ધાન કરવાની ખાસ આવશ્યકતા છે, નહીં તો અન્ય હાથવણાટના ઉદ્યોગના જેવી તેની પણ રિયતિ થશે.

વડોદરા રાજ્યના સંખેડા ગામમાં શ્વેતશુભ્રાની ચીન્ને પર સુંદર રંગાટકામ થાય છે. ચીન્ને પર જૂદી જૂદી જાતના સોનેરી અને રૂપેરી રંગોની ભાંતો એટલી રમણીય હોય છે કે તેઓ ઘરની શોભામાં વૃદ્ધિ કરે છે. વિસનગરમાં લાકડાંની ચીન્ને પર સુંદર કોતરકામ થાય છે. બિંટ, સિંહ વગેરે, ગ્રાણીઓ પણ લાકડાંમાંથી કોતરવામાં આવે છે. લક્ષ્મકામ પર વળા પિત્તળ કે રૂપાની પતરીઓ જડવામાં આવે છે કે જેથી આખો નમુનો તે જ ધાતુનો બનેલો હોય તેમ લાગે છે. મહુવામાં લાકડા અને હાથીદંતનાં સુંદર રમૂકડાં બને છે. જૂજ સોનારખાના ધાટપર નકશીકામને માટે પ્રખ્યાત છે. મહીકાઠામાં આવેલા પેથાપુર ગામમાં શેતરજી અને સાડીઓ રંગવાનો ઉદ્યોગ સારી રીતે ચાલે છે. નકશીવાળા તાંબાપિત્તળનાં વાસણો બનાવવાનો ઉદ્યોગ અમદાવાદ, વીસનગર અને મોરબીમાં સારો ખાલેલો છે.

રાન્ય તરફથી ઘોડાને ઉત્તમ રીતે ઉછેરવામાં આવે છે. જૂનાગઢના રાન્યમાં પણ કાઠી ઘોડાના ઉછેર તરફ સારું ધ્યાન આપવામાં આવે છે. અર્વાચીન સસ્રો અને વાહનોની જગ્યાએ શોષ ધર્મ ન હતી ત્યારે આ કચ્છી અને કાઠી ઘોડા લગાઈમાં ઘણા ઉપયોગી હોવાથી અન્ય પ્રાંતોમાં તેમની સારી નિકાસ થતી.

ઉપર્યુક્ત પ્રાણી સિવાય ઘીય જંગલોમાં વસનારા વાઘ, ચિત્તા વગેરે હિંસક પ્રાણીઓ આવેલાં છે અને ગ્રામ્ય પક્ષી તથા પશુઓ તો ઘણી જગ્યાએ જોવામાં આવે છે. પરંતુ તેઓ ઔદ્યોગિક દૃષ્ટિએ એટલાં ઉપયોગી નથી.

પ્રાણીની પેદાશને લગતા ઉદ્યોગો

પશ્ચિમનાં ખેતીપ્રધાન દેશોમાં પ્રાણીઓની પેદાશને ઉત્તમમાં ઉત્તમ ગણવામાં આવે છે. ખાંસાદારી, લોકોની જરૂરીયાતને ખાદ્ય કરીને તોપણ શ્રેષ્ઠ પેદાશોનાં બનની અને દૂધાળાં ઢોરનાં માખણની ત્યાં ઘણી ખપત છે. ૧૭૦ હજાર ચોરસ માઈલ વિસ્તારવાળા અને ૩૩ લાખની વસ્તીવાળા ડેનમાર્કમાં દાઝ ૨૦ લાખ, ગાયો, ૩૮ લાખ કુચ્છર અને ૨ કરોડ મુરઘી છે. આથી ડેનમાર્ક એ 'યુરોપની ડેરી' કહેવાય છે તે મયાર્થ છે. ગુજરાત ડેનમાર્ક કરતાં વિસ્તાર અને વસ્તીમાં તથા ગણાથી વધારે મોટો છે, છતાં ગાયોની મંખ્યા પ્રમાણમાં ઘણી ઓછી છે. ગુજરાતની રમાળ ભૂમિમાં દૂધાળા ઢોર ઘણાં છે અને ચરોતર તથા ગિરની બેસો પ્રમાણમાં સારું દૂધ આપે છે, છતાં હજુ માખણ બનાવવાનો ઉદ્યોગ મોટા પાયે પરખીયેલો નથી. મુખ્યત્વે ડેરીને ઘીની ખપત વધારે હોવાથી ગામડેગામડે દૂધનો ઘણોખરો ઉપયોગ ઘી બનાવવામાં થાય છે. મોટા શહેરોમાં માખણની જરૂરીયાત દિવસેદિવસે વધતી જાય છે, એટલે ગુજરાતમાં માખણ બનાવવાનો ઉદ્યોગ ખીલવાની ખાસ જરૂર છે. ચરોતરમાં કેટલેક ઠેકાણે માખણ બનાવવાની ડેરીઓ સ્થાપવામાં આવી છે અને તેઓએ

સારી પ્રગતિ કરી છે. કાઠીયાવાડમાં ખાસ કરીને બકરાખાદ અને ગિર આગળ માખણ બનાવવાનો ઉદ્યોગ સ્થાપી શકાય તેમ છે. ગુજરાત અને કાઠીયાવાડમાં ધાસચારો પુષ્કળ છે, પણ ધરમપુર રાજ્યની માફક અન્ય જગ્યાએ ઢોરની ઓલાદ સુધારવાનો પ્રયાસ થાય, તો તેમનાં દૂધની પેદાશ ઘણી વધે તેમ છે. તે સાથે માખણ બનાવવાના ઉદ્યોગને પણ અપ્રતિમ ઉત્તેજન મળવા સંભવ છે.

પશ્ચિમનાં દેશોમાં ખાંસચી ખીજે નખરે ચાંમડાંની પેદાશ ગણાય છે અને તેનો ઉદ્યોગ પણ ત્યાં ઘણો ખીલેલો છે. હિન્દુસ્તાનમાં ખાસ કરીને મોટાં શહેરો આગળ કે જ્યાં કત્તખાનાં આવેલાં છે ત્યાં ચામડાં પકવવાનો ઉદ્યોગ ચાલે છે. તે સિવાય ખીજ જગ્યાએ ઢોર જેમ મરે તેમ ચાંમડાં પકવવાનો ધંધો ચમાર લોકો કરે છે. ગુજરાતમાં પણ ચાંમડાં બનાવવાનો કારખાનાં હજી સ્થપાયાં નથી. મોટે ભાગે ચામડાં કાચી સ્થિતિમાં બહાર નિકાસ થાય છે. આ ઉદ્યોગને ખીલવવાને માટે કાઠીયાવાડમાં ગિર અને બરકાના જંગલવાળા પ્રદેશમાં કે જ્યાં ઢોરો જરથાબંધ ઉઠેરાય છે ત્યાં અનુકૂળતા છે, પણ તે સંબંધી વ્યવસ્થિત તપાસ કરવામાં આવી નથી.

પ્રાણીઓની અને મુખ્યત્વે કરીને ઘેટાં કે બકરાનાં બિનની પેદાશ ઉપર ગરમ કાપડ બનાવવાના ઉદ્યોગનો આધાર રહે છે. ગુજરાતમાં બિનની પેદાશ છે, પણ તેનો મોટો ભાગ બહાર નિકાસ થાય છે. જે બિન છે તેની જાત ઘણી ઉર્તરતી છે અને વધારામાં ભરવાડો બિનને માટે જોઈએ તેટલી કાળજી રાખતા નથી. મુનરાઉ કાપડ બનાવવાની જેમ હજી ગરમ કાપડ બનાવવાનો ઉદ્યોગ મોટા પાયા પર સ્થપાયો નથી. કાઠીયાવાડમાં અને વડોદરા રાજ્યમાં તાજેતરમાં ગરમ કાપડ બનાવવાના કારખાનાં શરૂ થયા છે. ઘેટાં અને બકરાની ઓલાદ સુધારવામાં આવે તો દર ઘેટાં કે બકરા દીઠ વધારે બિન ઉતરે તેમ છે. અ. થી ખ્યાલ આવશે કે પ્રાણીની પેદાશને

ઉદ્યોગમાં રોકાયેલી વસ્તી

ગુજરાતની મુખ્ય પેદાશ ખેતી અને વનસ્પતિની છે. એટલે વસ્તીનો મોટો ભાગ તે પેદાશ ઉત્પન્ન કરવામાં રોકાયેલો છે. અન્ય વિભાગોની જેમ ગુજરાત પણ ખેતીપ્રધાન હોવાથી ઉદ્યોગો બહુ પ્રમાણમાં ખીલેલા નથી અને પરિણામે ઉદ્યોગમાં રોકાયેલી વસ્તી તદ્દન ઓછી છે. ગુજરાતના જૂદા જૂદા જિલ્લા અને એજન્સીઓમાં ઇ. સ. ૧૯૩૧ ની ગણતરી પ્રમાણે ઉદ્યોગમાં રોકાયેલી વસ્તીનું પ્રમાણ કેટલું છે, તે નીચેના કોષ્ટક દર્શાવે છે.

કોષ્ટક નં. ૧

જિલ્લો કે એજન્સી,	મુખ્ય, આશ્રિત ને પેદા કરનારી તરીકે ઉદ્યોગમાં રોકાયેલી વસ્તી હમરમાં.	કેટલી વસ્તી રહે છે.
અમદાવાદ જિલ્લો	૧૨૩	૧૨
ખલસાતનું દેશી ગામ	૬	૧૦
સુરત જિલ્લો	૫૦	૭
મહીકાંડા એજન્સી	૩૮	૭
ભરૂચ જિલ્લો	૨૦	૬
ખેડા જિલ્લો	૪૨	૬
પશ્ચિમ દિન્દીની એજન્સી	૨૧૨	૬
વડોદરાનું દેશી ગામ	૧૩૦	૫
પરમદાસ જિલ્લો	૨૦	૪
સુરત એજન્સી	૭	૩
રેવાકાંડા એજન્સી	૨૩	૩
કુલ	૬૭૪	૬

૧. Census of India (Baroda) Part I p. 239.
(Bombay Presidency) p. 185 and (Western India
States Agency) p. 73.

આ આંકડા પરથી સમજાશે કે ગુજરાતની એકંદર વસ્તીના માત્ર ૬ ટકા જૂદા જૂદા ઉદ્યોગોમાં રોકાયેલા છે. છઠ્ઠાંક, જર્મની વગેરે ઉદ્યોગપ્રધાન દેશની સરખામણીમાં આ પ્રમાણ નજીવું છે. અમદાવાદ જિલ્લા ઔદ્યોગિક વિકાસમાં સૌથી પ્રથમ આવે છે, કારણ કે અમદાવાદ શહેરનો મીલઉદ્યોગ તથા આસપાસનાં જીનપ્રેસ વગેરે કારખાનાં ધણું માણસોને રોજ આપે છે. ખંભાતના રાંત્યમાં બહુ ઉદ્યોગો ખીલેલા નથી, પણ તેની વસ્તી પ્રમાણમાં ઓછી હોવાથી ઉદ્યોગમાં રોકાયેલી વસ્તીના ટકા વધારે થાય છે. સુરત જિલ્લામાં મીલઉદ્યોગ ઉપરાંત હાથવણાટનો ઉદ્યોગ સારો ચાલતો હોવાથી ધણું કારીગરો તેમાંથી રોજ મેળવે છે. મહીકોટા એજન્સીમાં જોકે યાંત્રિક ઉદ્યોગો બહુ ખીલેલા નથી, પણ ઈમારતી લાકડાં, આરસ, પથર, અકીક, અખરખ વગેરેને લગતા ઉદ્યોગો ઉપરાંત ખીજાં હુનરઉદ્યોગો ઓછાવત્તા પ્રમાણમાં આવેલા છે. ભરૂચ અને સુરત જિલ્લાનાં તથા કાઠીયાવાડનાં મોટાં શહેરોમાં ખાસ કરીને રૂનો ઉદ્યોગ અને અન્ય ઔદ્યોગિક કારખાનાં જોવામાં આવે છે. વડોદરા રાંત્યમાં રાંત્ય તરફથી સાફ ઉત્તેજન મળવાથી કેટલાક ઉદ્યોગો ત્યાં સારી રીતે ખીલેલા છે પંચમહાલ અને રવાકાદાના કુંગરાળ અને ઝાડીવાળા પ્રદેશોમાં અન્ય જિલ્લાઓ જેટલા ઉદ્યોગો હજી સ્થાપવામાં આવ્યા નથી. ગુજરાતમાં આ રીતે ઔદ્યોગિક વિકાસનો સૂર્યોદય થયો છે, પણ હયાત ઉદ્યોગોને વધારે સંગીન રીતે ખીલવવાનો કે નવા ઉદ્યોગો સ્થાપવાનો પ્રયાસ થતો નથી. જો કે કુદરતી લાભો પૂરતા પ્રમાણમાં છે, પણ રાંત્ય અને લોકની હિંદાસીનતાને લખને તે તરફ પૂરતું લક્ષ્ય આપાય નહીં.

મકરણ ૪ થું

વસ્તી અને જાતિઓ

વસ્તી

ગુજરાતમાં કુલ વસ્તી નવા વસ્તીપત્રક (૧૯૩૧) પ્રમાણે આશરે ૨૧૪ લાખ છે. આમાંથી ફક્ત ૩૨ લાખની વસ્તી ખાલસા મુકકમાં છે, અને બાકીની ૮૨ લાખની વસ્તી દેશી રાજ્યોમાં છે. એટલે કુલ વસ્તીના લગભગ ૭૦ ટકા નાના અને મોટા દેશી રાજ્યોના અમલ નીચે છે. સને ૧૯૩૧ ના વસ્તીપત્રક પ્રમાણે ગુજરાતના વિસ્તાર, વસ્તી, ગામે અને શહેરો નીચે કોષમાં દર્શાવેલા છે.

કોષ નં. ૨

જિલ્લો કે એજન્સી	ગામેની સંખ્યા	શહેરોની સંખ્યા	વિસ્તાર ચો. મા.	વસ્તી લાખમાં	દર ચો. મા. વસ્તી
ખેડા જિલ્લો	૫૭૦	૧૦	૧,૬૨૦	૭.૪	૪૫૮
સુરત "	૭૮૦	૫	૧,૬૫૧	૬.૯	૪૨૦
વડોદરા દેશી રાજ્ય	૨,૯૨૦	૫૦	૮,૧૬૪	૨૪.૪	૩૦૦
પશ્ચિમદાસ જિલ્લો	૬૪૮	૫	૧,૬૦૮	૪.૫	૨૮૩
અમદાવાદ "	૮૬૯	૧૨	૩,૮૪૬	૧૦.૦	૨૬૦
ખંભાત દેશી રાજ્ય	૧૦૨	૨	૩૫૦	૦.૯	૨૫૧
ભરૂચ જિલ્લો	૪૦૩	૫	૧,૪૬૮	૩.૩	૨૨૮
રેવાકાંઠા એજન્સી	૨,૯૮૫	૭	૪,૯૬૮	૮.૯	૧૭૬
મહીકાંઠા "	૧,૮૫૯	૭	૩,૧૨૪	૫.૨	૧૬૬
પશ્ચિમ હિન્દના દેશી રાજ્યોની એજન્સી	૬,૪૯૬	૬૬	૩૫,૪૪૨	૪૦.૦	૧૧૩
સુરત એજન્સી	૬૬૯	૩	૧,૯૫૭	૨.૨	૧૧૧
કુલ	૧૮,૩૦૧	૧૭૨	૬૪,૧૯૮	૧૧૩.૭	૧૭૭

૧. Census of India (1931), Vol XIX (Baroda) Part I, pp. ૭ ૬૬; Census of India (1931), Vol VIII, Part II (Bombay Presidency), p. 4.

ગુજરાતમાં વસ્તીનું પ્રમાણ દર્શાવતો નકશો.



૨૪ જુલાના ગુજરાતમાં વસ્તીનું પ્રમાણ

૩૮ ની ૧૦૦ની અખાત	[Pattern]	૨૫૧ ની ૨૫૦ની અખાત	[Pattern]
૧૦૧ ની ૧૦૫ની અખાત	[Pattern]	૨૫૧ ની ૨૫૦ ની અખાત	[Pattern]
૧૦૫ની ૨૫૦ની અખાત	[Pattern]	૨૫૧ ની ૨૫૦ની અખાત	[Pattern]

આ કોઠા ઉપરથી ખ્યાવ આવશે કે આખા ગુજરાતમાં વસ્તીનું પ્રમાણ એકસરખું નથી પાસેના નમ્દા પગથી પણ સમજાશે કે ગુજરાતના કયા કયા ભાગમાં વસ્તી ઘાડી છે અને કઈ જગ્યાએ વસ્તીનું પ્રમાણ અતિશય ઓછું છે

વસ્તીના પ્રમાણમાં ફેરફાર કરનારા ધણા કારણો છે, પણ ખેતીપ્રધાન દેશ કે નિભાગમાં મુખ્યત્વે કરીને બ્રૂષ્ટશરણના અગત્યનો ભાગ બજાવે છે સામાન્ય રીતે સપાટ ફળદ્રુપ મેદાનમાં ખેતી પુષ્કળ થઈ શકે છે, એટલે વસ્તી ત્યાં ઘાડામાં ઘાડી દેય છે. કુગરાળ ભૂમિમાં ખેતી માટે પ્રતિકૂળતા ટોવાથી, વસ્તીનું પ્રમાણ ધણુ ઓછું હોય છે આખા ગુજરાતમાં ઘાડામાં ઘાડી વસ્તી ફક્ત ખેડા જિલ્લા કે ચરોતરમાં છે, કારણ કે ત્યાં સપાટ જમીન છે એટલું જ નહીં પણ નદીઓના કાપથી ભૂમિ ધણી ફળદ્રુપ બનેલી છે સુરત જિલ્લામાં અને વડોદરા રાજ્યમાં પ્રમાણમાં વસ્તી ઘાડી છે, કારણ કે ત્યાંની સપાટ ફળદ્રુપ જમીનમાં ખેતીનો પાક સારો ઉતરે છે. પશ્ચિમદક્ષિણ જિલ્લો કુગરાળ હોવાથી ત્યાં ખેતી સારી થઈ શકતી નથી, અને વસ્તીનું પ્રમાણ પણ આથી ત્યાં ધણુ ઓછું છે અમદાવાદ જિલ્લો જે સપાટ મેદાન છે, છતાં ચરોતર કરતાં ત્યાં વસ્તી ધણી ઓછી છે, કારણ કે ત્યાં જમીન એટલી ફળદ્રુપ નથી, જે નદીઓ વહે છે તેમાં ખારિયાસ પાણી રહેતું નથી અને વરસાદનું પ્રમાણ ઓછું છે દરીયા નજીકની ખારાશવાળી જમીન સિવાય ભરૂચ જિલ્લામાં નદીઓના કાપથી બનેલી રસાળ ભૂમિમાં વસ્તી સુગત જિલ્લા જેટલી ઘાડી છે ખલાતના રાજ્યમાં પણ સમુદ્ર પાસેની ખારી જમીનમાં વસ્તી ઓછી છે રેવાકાઠા અને મહીકાઠા એજન્સીઓની કુગરાળ ભૂમિમાં વસ્તી ધણી ઓછી છે, કારણ કે ત્યાં જંગલ દેખીતી જની પેદાશ એકઠી કરવા મિવાય અન્ય ઉદ્યોગ ચાલતો નથી પાલણપુરના રેવાળ મેદાનમાં અને કુગરાળ કાઠિયાવાડમાં એ જ કારણોને લઈને વસ્તીનું પ્રમાણ ધણુ ઓછું છે સૌથી ઓછી

વસ્તી ઠરઠના રણપ્રદેશમાં છે કે જ્યાં જમીન રેતાળ છે અને વરસાદ તદ્દન ઓછો પડે છે, એટલે ખેતીના ઉદ્યોગ માટે જેવી જોઈએ તેવી અનુકૂળતા નથી.

ભૂપૃષ્ઠરચના કે આબોહવા સિવાય અન્ય કારણો પણ વસ્તીના પ્રમાણમાં ફેરફાર કરે છે. જ્યાં જ્યાં અર્વાચીન ઉદ્યોગો મોટા પાયા પર ચાલે છે ત્યાં ત્યાં વસ્તી ઘણી ઘાટી માલમ પડે છે. ગુજરાત હળુ મુખ્યત્વે કરીને ખેતીપ્રધાન છે. ફક્ત મોટાં શહેરોમાં અર્વાચીન ઉદ્યોગો, રથાપવામાં આંખ્યા છે અને અન્ય રથોએ ખેતી એ જ મુખ્ય ઉદ્યોગ ચાલે છે. આખા ગુજરાતમાં મોટામાં મોટું ઔદ્યોગિક રથગ અમદાવાદ છે કે જેનો મીઠાઉદ્યોગ દિવસેદિવસે વધતો જાય છે, એટલે વસ્તીનું પ્રમાણ પણ ત્યાં વધતું જાય છે. એ જ રીતિ બીજાં શહેરોમાં ઘણે ભાગે જોવામાં આવે છે.^૧

આખા ગુજરાતનું એકંદર વસ્તીનું પ્રમાણ ઘણું ઓછું છે, કારણ કે ઘાટી વસ્તીવાળા રસાળ પ્રદેશો ઉપરાંત થોડી વસ્તીવાળા કુંગરાળ અને રેતાળ પ્રદેશો ત્યાં ઘણાં આવેલા છે. ખિણાણાધારક જમીન પર જો વસ્તીનું પ્રમાણ ગણવામાં આવે તો તે લગભગ દર ચોરસ માઇલે ૪૦૦ જેટલું થાય. મુંબઈ ઇસાકામાં સૌથી વધારે વસ્તીનું પ્રમાણ પ્રંકણ વિભાગમાં છે, કે જ્યાં અતિથય વરસાદને કારણે નાળાથેરી વગેરે ઝાડો પ્રુષ્ઠળ ઉગે છે અને લોકોને ખોરાકનાં સાધનો નિકાસમાંથી પૂરતાં મળે છે. બીજે નંબરે ગુજરાત આવે છે કે જ્યાં ખેડાણવાળી રસાળ જમીનમાં હિતમ થતા ખેતીના પાકથી ઘણા લોકોનો નિર્વાહ ચર્ચ થકે છે. ગુજરાતમાં જેમ જેમ નદીઓની કે અન્ય યોજનાથી ખેતીના ઉદ્યોગ ખીલતો જાય અને ઉદ્યોગો મોટા પાયા પર રથાપવામાં આવશે તેમ તેમ વસ્તીનું પ્રમાણ વધતું જશે.

૧. અમદાવાદમાં દર ચોરસ માઇલે વસ્તીનું પ્રમાણ આશરે ૨૪ હજાર એટલે મુંબઈમાં (૪૮ હજાર) અર્ધ છે. સુરતમાં પણ આશરે ૨૨ હજાર છે—Census of India (1931) Vol. VIII Part I. (Bombay Presidency) p. 59.

સામાન્ય ખાસીયતો.

મૂળ ગુજરાતના કુદરતી વિભાગ બે થઈ શકે છે: એક આશુ પર્વતથી મહી નદી સુધીનો ઉત્તર ગુજરાત પ્રદેશ અને ખીજો મહી અને દમણ નદીઓ વચ્ચેનો દક્ષિણ ગુજરાત પ્રદેશ. ઉત્તર ગુજરાતની પ્રાકૃતિક રચના દક્ષિણ ગુજરાતના કરતાં ઘણી જૂદી છે અને આથી લોકોની ખાસીયતોમાં પણ ફેરફાર માલમ પડે છે.

કરકસરીયા વણિક શ્રીમંતો, મહેનતુ અને હુશિયાર કણ્ઠથી ખેડુતો, થરવીર રજપૂતો અને દરબારો, તાલુકદાર કે 'બર્ગવાખોર' તરીકે જાણીતા ધારાળાઓ મહી નદીની ઉત્તરમાં એટલે ઉત્તર ગુજરાતમાં ઘણા પ્રમાણમાં જોવામાં આવે છે. દક્ષિણ ગુજરાતમાં અનાય જતો ઘણો જોવામાં આવે છે અને તે ઉપરાંત અનાવીશ બ્રાહ્મણ ખેડુતો, આવકે વ્યાપારી કે ઝવેરીઓ અને કાગેશ કારીગરો પણ જ્યાં આવેલા છે.

સારો શરીરબાધો, સંપત્તિ, વ્યાપારી બુદ્ધિ અને કરકસર વગેરે ખાસીયતો ઉત્તર ગુજરાતના લોકોમાં વધારે માલમ પડે છે; અને દક્ષિણ ગુજરાતના લોકો સામાન્ય રીતે તીવ્ર બુદ્ધિવાળા, મોજ શોખને આદનારા અને શાન્તિપ્રિય છે.

દ્વીપકલ્પ ગુજરાતમાં આથી ઉલટું જોવામાં આવે છે. ઉંચા, કઠાવર અને થરવીર રજપૂતો અને કાઠી લોકો, મજબૂત બાંધાના આહીરો, અને સાહસિક બાટીયા વ્યાપારીઓ કાઠીયાવાડમાં માલમ પડે છે. સાગરકાંઠા ઉપર વસતી કેટલીક વાઘેર, સંઘાર, કોળી વગેરે જતો કે જેઓ બ્રિટિશ યુગના પહેલા ખાસ તરીકે પ્રસિદ્ધ હતી, તેઓ પણ કચ્છ અને કાઠીયાવાડમાં જોવામાં આવે છે.

વ્યાપારી બુદ્ધિ.

સૌથી ઓછા ખાસીયત કે જે સામાન્ય રીતે મૂળ કે દ્વીપકલ્પ ગુજરાતના લોકોમાં માલમ પડે છે અને જેનાથી આજે ગાંધીજીની

હિન્દુસ્તાનના કોઈ પણ ભાગમાં અને દુનીયાના વ્યાપારી પ્રદેશમાં નામાંકિત છે તે તેની વ્યાપારી શુદ્ધિ છે. ગુજરાતને સાગરકાંઠાનો લાભ છે તેવો હિન્દના બીજા પ્રાંતને નથી. આથી ધણા લોકો સમજી શકે છે ગુજરાત વ્યાપારમાં આગળ પડેલો ભાગ છે. મુસાફરો, યાત્રાળુઓ, એકઠીઓ, કે વ્યાપારીઓ જે જે લોકો ગુજરાતમાં આવેલા તેમજ ગુજરાતની સમૃદ્ધિ અને ગુજરાતીની વ્યાપારી શુદ્ધિનાં મુક્ત કંઈ વખાણ કરેલાં છે. દુએન ચંગ નામનો ચીનનો મુસાફર ગુજરાત વિશે લખે છે કે “આ પ્રાંતમાં સંપત્તિ પુષ્કળ હતી એટલું જ નહીં પણ સંપત્તિમાં શુદ્ધિ કરનારી લોકોની મુશ્કેલી વ્યાપારી શુદ્ધિ હતી.”^૧ ઓવીંગ્ટન નામનો બ્રિટિશ મુસાફર પોતાની મુસાફરી સફરના વર્ણનમાં (૪. સ. ૧૬૮૬) લખે છે કે “મુસાફરો વાણીયા અતિ-શય સમૃદ્ધિવાન હતા અને દિસાળી કામમાં એટલા કાબેજી હતા કે કોઈ પણ દિમાગ ગણિતશાસ્ત્રીના કરતાં વધારે ઝડપથી અને ઘણી સહેલાઈથી કરી શકતા. ૨ આજે પણ ગુજરાતી વ્યાપારીઓની સનાતની સાદસિક-શુદ્ધિ અને અપૂર્વ વ્યાપારી પ્રગતિ અગતી હોય છે. સાગરદ્વારા કેળવેલા આંતરરાષ્ટ્રીય સમાગમ ગુજરાતીઓની વ્યવહાર શુદ્ધિ તેમ જ તેમના પ્રગતિશ્રેષ્ઠ અને સાદસિક વૃત્તિને આભારી છે.

સપાટ પ્રદેશમાં વસતી જતિઓ. . . .

ગુજરાતમાં સપાટ રસાળ મેદાનો ઘણાં આજે છે. મૂર્વે સરહદ ડુંગરાથી ભરપૂર છે. ઉત્તર તરફ સપાટ રેતાળ પ્રદેશ છે. દરિયામાં ખેડાજુવાળા જમીનનું પ્રમાણું આજે છે. તેમ જ કાઠીયાવાડનો ઘણો ખરો ભાગ ડુંગરાળ છે. આથી સપાટ ક્ષેત્ર મેદાનો કે ન્યાં સામોન્ય રીતે લોકો પ્રગતિશીલ બને છે તે ગુજરાતમાં થોડા પ્રમાણમાં આવેલા

1. A. S. Altekar, Ancient Towns and Cities in Gujarat, p. 52.

2. J. Orington, Voyage to Surat in 1689, p. 166.

છે. મેદાનવાસી લોકો વ્યવહારની અનુકૂળતાને લઈને સુધરેલી પ્રજાના સંસર્ગમાં ઘણી સહેલાઈથી આવે છે, એટલે પર્વતવાસી કે રણવાસી લોકો કરતાં મેદાનના રહેવાસીઓ ઉદ્યોગ અને વ્યાપારમાં ઘણી પ્રગતિ કરી શકે છે.

ગુજરાતમાં દરેક પ્રકારની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ હોવાની, એથી મેદાનવાળા, રેતાળ, ડુંગરાળ કે દરીયા કિનારાવાળા પ્રદેશોમાં રહેનારા લોકો મળી આવે છે. પૂર્વ સરહદના ડુંગરાળ પ્રદેશમાં, રહેતા કાળી, ધારાળા અને બીલની જાતો, કાકીયાવાડના ડુંગરાળ મુલકમાં વસતા કાકીની અને ગીર વગેરે જંગલમાં લમતી આહીરની જાતો, કચ્છ અને કાકીયાવાડના દરીયાકિનારા પર રહેતા વાઘેર સંધાર વગેરે ખારવાની જાતો અને ગુજરાતની સપાટ રસાળ ભૂમિમાં રહેતા આહાણ, વાણીયા, રજપૂત, ખેડૂત વગેરે અન્ય વર્ણો પર રચાનિક પ્રાકૃતિક રચના ઓછાવતા પ્રમાણમાં અસર કરે છે.

પ્રાચીન સમયમાં મૂળ ચાર વર્ણો હતી, પણ અર્વાચીન સમયમાં આહાણ, ક્ષત્રિય, વૈશ્ય અને શૂદ્ર-એ જાતો સૌ સૌનાં ધંધાકે ઉદ્યોગ-ને અનુસાર ઓળખાય છે. એટલે હાલના નોકરીયાત વર્ગ, વ્યાપારી વર્ગ, ખેડૂતવર્ગ, મજૂરવર્ગ વગેરેમાં દરેક વર્ણના લોકો જોવામાં આવે છે.

આહાણો

ગુજરાતની વસ્તીનો મોટો ભાગ ઉચ્ચ વર્ણનો છે અને તેમાં આહાણોનું પ્રમાણ ઘણું છે. આ વર્ણ ગુજરાતના દરેક ભાગમાં જોવામાં આવે છે. જો કે આ જાતે બુદ્ધિશાળી, મહેનતુ અને શાન્તિ-પ્રિય છે, પણ તેમની આર્થિક સ્થિતિ અન્ય ઉચ્ચ વર્ણની સરખામણીમાં ઘણી ખરાબ છે. નાગર આહાણ સિવાય અન્ય આહાણો એકંદરે કુળવણી કે અન્ય પ્રવૃત્તિમાં-તદને પછાત છે. આ વર્ણને આજીવિકાનું

અન્ય ક્ષેત્ર ન હોવાથી તેઓ મુખ્યત્વે કરીને સરકારી નોકરીમાં કે દળવળી ક્ષેત્રમાં જોડાય છે. કેટલાક વક્રીયાત ને અન્ય ધંધામાં પણ જોડાય છે.

વાણીયા.

ગુજરાતની વ્યાપારી કામ વાણીયાની છે. આ વર્ણ સુદાન, જાન્તિપ્રિય, કરકસરી અને કામાચીય છે. વણિકો સમૃદ્ધિમંપન હોવાથી સમાજના સંભાવિત સ્તંભો તરીકે ઓળખાય છે. તેમનો મુખ્ય ધંધો વ્યાપાર, વ્યાજવટાવ કે ધીરધાર છે. તેમની ધીરધાર માત્ર શહેરોમાં નહીં પણ ગામડાંઓમાં પણ ચાલે છે. કોઇ પણ ગામ જોવું નહીં હોય કે જ્યાં ગાંધીની દુકાન અને વાણીયાની પેઢી નહીં હોય. તેમનામાં કરકસરનો ગુણ ધણો હોય છે. કહેવત પ્રમાણે “વાણીયાની કસર ને વડોરાની સફર” કમાણીમાં ખરાબર હોય છે. દિસાળી કામમાં પણ તેઓ ધણા કાબેજ હોય છે. પહેલાંના યુરોપીયન મુસાફરોએ આ વર્ણની ઘણી પ્રશસ્તિ કરી છે. ઇ. સ. ૧૬૭૮ માં મેન્ડેસો નામનો મુસાફર લખે છે કે “વાણીયાઓ તીવ્ર બુદ્ધિના, સરળ સ્વભાવના અને વ્યાપારમાં મુશ્કેલી સહેનારા હતા.”^૧ ઇ. સ. ૧૬૫૧ માં ટ્રાવેનીઅર નામનો ખીજો મુસાફર લખે છે કે “વાણીયાઓ એટલા બધાં તીક્ષ્ણ બુદ્ધિના હતા કે યાદુદી ભોડાને પણ તેમની પાસેથી ચીખવાંતું થાય.”^૨ ગુજરાતના વ્યાપારમાં જે કંઈ આધુનિક પ્રગતિ થઇ છે અને અન્ય આર્થિક ક્ષેત્રમાં જે કંઈ પ્રારંભ થયો છે તે સર્વ આ વર્ણની વાણિજ્યસદ્ધિ અને સંચિત ગુડીને આભારી છે.

1. Gazetteer of Bombay Presidency-Gujarat Population p. 77.

2. Gazetteer of Bombay Presidency-Gujarat Population p. 77.

રજપૂતો.

ગુજરાતની એક વખતની લડાયક અને યુરવીર રજપૂત જાત ઓળખાઈને આજે, એશઆરામી, અને સ્વછંદ બનેલી છે. મધ્યકાલીન યુગના રજપૂતો બહાદુર ધોડેસ્વાર, યુદ્ધકળાનિપુણ અને સ્વદેશાભિમાની હતા. પરંતુ શાન્તિ અને વ્યવસ્થાના લાંબા વખતને લઈને તેમની ઉમદા ખાસીયતો નાશ પામી છે. રજપૂતો અત્યારે પણ પોતાની તરવાર સાથે રાખે છે, પણ ગુસ્સામાં કોઈ દિવસ બહાર કાઢતા નથી. આ જાત, રીતઝાતમાં નમ્ર, સ્વભાવે ઉમ્મ અને સ્વામીભક્તિવાળા હોય છે. રજપૂત ધણું કરીને સૈનિક અને જમીનદાર હોય છે, પણ તેમની સૈનિક તરીકેની જરૂર હવે ઓછી થતી જાય છે. એટલે થોડાક જમીનદાર રજપૂતો સિવાય બાકીના કંઈ પ્રવૃત્તિ કરતાં જ નથી. રજપૂત બાપાતો કે હાકોરો મોજશોખનાં સાધનો પાછળ પોતાનો વખત વ્યતીત કરે છે. દટલેક ઠેકાણે તેઓ ખેતીનો ધંધો કરે છે; પણ આજના અને ઉદાસીનતાથી તેઓ અન્ય ખેડૂતવર્ગ સાથે દરીદ્રાઈમાં ફાવી શકતા નથી. ગુજરાતની આ મેદાનવાસી રજપૂત જાતને પર્વતવાસી ગુરખાની માફક જો લડાયક તાલીમ આપનામાં આવે તો તેઓ બહાદુર સૈનિકો થઈ શકે તેમાં કંઈ સંશય નથી.

ખેડૂતો:

ગુજરાતની વસ્તીનો મોટો ભાગ ખેડૂતોનો છે. ગામડામાં વસતા દરેક વર્ણના લોકો સામાન્ય રીતે ખેતીમાં રસ લે છે. લાહમાં વસતા 'લાડેલા' નામથી સંબોધાતા, દક્ષિણ ગુજરાતના અનાવીલ બ્રાહ્મણો હજુ પણ ખેતીમાં ઈંગેલ અને મહેનત મનાય છે. ઉત્તર ગુજરાતમાં વસના દટલાક સાહોદરા અને વ્રીમનંદરા નાગરો પણ યજમાનવૃત્તિ ઉપરાંત ખેતી કરે છે, પરંતુ તેઓ લાહેલા જેટલા દુશીયાર નથી. વાળીયા અને મારવાડી ચાદુદારો કે જેઓ ખેડૂતવર્ગમાં ધીરધાર કરે છે, તેઓ પોતાની જમીન હોવા છતાં ખેતીમાં ઓછો રસ

લે છે. રજપૂતો પણ કેટલેક ઢેકણે ખેતી કરે છે, પરંતુ તેઓ પોતાની આગસ અને બેદરકારીને લીધે તેમાં લોભએ તેરી નિપુણતા દાખવી ચકતા નથી. ભરૂચ અને સુરત જિલ્લામાં વસતા મુઘી વહોરાઓ ભાડેલાની માફક ખેતીમાં હુશીયાર છે. તે ઉપરાંત ભરૂચ જિલ્લાના તળાવડા કોળાઓ અને સુરત જિલ્લાના દુળળા વગેરે અનાય નનોએ ખેતીના ધંધામાં સારી પ્રગતિ કરી છે. ખેડા જિલ્લાના ચરોતર પ્રદેશમાં વસતા કણુખીઓ ખેતીમાં અપ્રતિમ સ્થાન ભોગવે છે. અનુકૂળ હવા અને અત્યંત ફળદ્રુપતા જે ભૂમિમાં છે અને અવિરત ખંત અને અતિથય પરિશ્રમ જેવી ખસીયનો જે ખેડુતોમાં છે ત્યાં ઉત્તમ પ્રકારની ખેતી થાય તે યથાર્થ છે. કણુખી અને ખેડુતો વિષે ગ્રેડીયરનો કૃતાં લખે છે કે “ખેતીમાંથી મૂઠીદારો યથેચ્છા આ કણુખીઓ દરેક પ્રકારની જમીનના શુભદોષ સારી રીતે પારખી શકે છે અને દરેક પાક કે જમીનની જરૂરીઆતો સહેલાઈથી સમજી શકે છે”^૧

દરીયા કિનારા આગળ વસતી જાતિઓ.

હિન્દુસ્તાનના અન્ય વિભાગો કરતાં ગુજરાતને સાગરકાંઠાનો લાભ વધારે છે, અને તેથીજ ગુજરાત પ્રાચીન સમયમાં વ્યાપાર અને વહાણવટામાં ઘણો આગળ વધેલો પ્રાંત હોય છે. નેકે હાલ વ્યાપારમાં ગુજરાતીઓ પોતાના સ્થાનને જાળવી રહ્યા છે, પણ અર્વાચીન આગબોટની દરીયાઈમાં પ્રાંતનું વહાણવટું નાશ પામ્યું છે. તે સાથે ખારવાઓની ઉમદા ખાસીયતો પણ અદૃશ્ય થતી જાય છે.

ગુજરાતના સાગરકિનારા આગળ માછી, ખારવા, ભોઈ, ભાદેલા, વાધેર, ચંધાર, મીયાણા, લીમ્બાર વગેરે જાતો જોવામાં આવે છે. આ જાતિઓનો મુખ્ય ધંધો માછલી પકડવાનો કે કિનારા આગળ ફરતાં વહાણોમાં ચલાવવાનો હોય છે. ભોઈ અને માછીની

જાતો માછલી પકડવાનો ધંધો કરે છે અને બાકીના ધણું કરીને આગમોટમાં 'લારકર' તરીકે જોડાય છે. કચ્છ અને કાઠિયાવાડના ખારવાના રજપૂત, કોળી અને મુસલમાન, એ પ્રમાણે ત્રણ વર્ગ ધરા શકે છે. માંડવી અને વેરાવળ બંદરોની હદ સુધીમાં રજપૂત ખારવાઓ, દીવ અને ભાવનગરની વચ્ચેમાં કોળી ખારવાઓ અને ધોધા આગળ કરખાતી નામના મુસલમાન ખારવાઓ જોવામાં આવે છે. અરબસ્તાનમાંથી આવી વસેલા ભાદેલા નામના ખારવાઓ ખેટ, દીવ, દારકા, ભક્ષરાખાદ અને જામનગર આગળ જોવામાં આવે છે. ખંભાત આગળ વસતા રજપૂત ખારવાઓ ધણા કાબેલ છે અને તેઓ હાંપરાં સંચારવામાં કે પૂલ બાંધવામાં જાણીતા છે. ભરૂચ અને મુરતના ખારવા મોટે ભાગે મુસલમાન છે. રાંદેર અને ભીમપુર આગળના ખલાસીઓ પણ ઘર કે પૂલ બાંધવામાં ધણા કાબેલ મનાય છે. વાધેરની જાત ખેટ અને દારકા તરફ અને મીયાણાની જાત વવાણીઆ બંદરની પૂર્વ તરફ વસેલી છે. એક વખત જેઓ બહાદુર ચાંચીયા ગણાતા તે મીયાણા આજે અન્ય ખલાસીઓ જેટલા બહાદુર અને સાહસિકે રહ્યા નથી. ધણા સમયથી ચાંચીયા તરીકે પ્રસિદ્ધ થયેલી સંધારની જાત કચ્છના અખાત આગળ નાવિક-નો ધંધો કરે છે. તેમાંના કેટલાક હાલ કચ્છમાં દોર ઉછેરે છે કે ખેતી કરે છે.

આગમોટ યુગના પહેલાં કચ્છના માંડવી બંદરે વહાણ બાંધવાનો ઉદ્યોગ ધણો ચાલતો હતો અને તે વખતે યુરોપ સુધી ગુજરાતમાં બધિલાં વહાણો જતા.^૧ હજુ પણ માંડવી આગળ વહાણો બંધાય છે જે કિનારાના વ્યવહારમાં ધણાં વપરાય છે. તે ઉપરાંત

૧. ઈ. સ. ૧૭૮૦ માં માંડવીમાં બંધાયેલું એક વહાણ કચ્છી ખારવાઓ છેક ઇંગ્લાંડ સુધી લઈ ગયેલા, અને પાછું મલખારના કિનારે લાવેલા. તે અરસામાં શ્રીમંત વ્યાપારીઓનો આશરે ૪૦૦ વહાણોનો કાફલો હતો. Kutch Gazetteer p. 239.

દેશાવર જતી અનેક આગબોટોને બહાદુર કમાનો અને સાહસિક ભારકર હજી ગુજરાત પૂરાં પાડે છે. આ ખલાસીઓ ઘણા માહિતગાર અને કાબેલ છે. નૌકાચાલ સારી રીતે સમજી શકે છે અને માત્ર નકશાના આધારથી વહાણો દુનિયાના ગમે તે ભાગમાં લઇ જઇ શકે છે. ખાસ કરીને કચ્છના ખલાસીઓની વહાણવટાની અપૂર્વ કળાનાં ઘણાં વખાણુ થયેલાં છે. ૧૯ મી સદીમાં કચ્છની મુલાકાતે આવેલો એક મુસાફર લખે છે કે “કચ્છના વીરજી નામના ખલાસીનો મને અનુભવ થયેલો. તે વહાણવટામાં ઘણો કાબેલ હતો, અને તેને યોગ્ય કળવણી મળી હોત તો મદ્રાસ નાવિક એન્સનની તોલે આવ્યો હોત.”^૧ સર એલેક્ઝાન્ડર બર્ન્સ^૨ કચ્છના ખારવા અને તેમણે કરેલી દરીયાઇ મુસાફરી વિશે લખાવે છે કે “કચ્છના ખારવા વહાણોમાં લાંબી દરીયાઇ મુસાફરી ઘણી ચોક્કસાઇ અને હુશિયારીથી કરતા તે સાંભળી ઘણા યુરોપીયનોને આશ્ચર્ય થશે. તેઓ નકશા અને કંપાસનો ઉપયોગ સારી રીતે કરી શકતા. આ ખલાસીઓના રામસિદ્ધ માલમનું નામ પ્રખ્યાત હતું. તે એક સદી પૂર્વે હોલેન્ડ ગયેલો અને ત્યાંથી ખગોળવિદ્યા, નૌકાવિદ્યા અને વહાણ ખાધવાની કળા શીખી લાવીને તેણે તેનાં બીજા ગુજરાતમાં રાખેલા.”^૩

આ રીતે ખારવાના જીવનમાં જે વહાણવટું અનાદિ કાળથી વજાઇ ગયું હતું તે હાલ પડતી દશામાં છે. એક વખતનાં લખપત, માડવી, વેરાવળ, ભરૂચ, સુરત, ખંભાત-વગેરે જે બંદરો જાહો-જહાઝીના શિખરે હતાં તે હાલ પડી ભાગ્યા છે. આખા દિ-દુનિયાનો પરદેશી વ્યાપાર માત્ર કલકત્તા, મુંબઈ, મદ્રાસ, રંગુન અને કરાંચી,

૧. Industrial Supplement to Times of India, dated September 16, 1933 (Kutch State) p 64

૨. Industrial Supplement to Times of India, dated September 16, 1933 (Kutch State) p. 64 and Kutch Gazetteer, p. 143.

એ પાંચ ખંદેરો મારફતે ચાલે છે, જે કે સમુદ્રકિનારાનો વ્યાપાર હજુ ખારવાઓના હાથમાં છે. સમુદ્રસફરની સાહસશુદ્ધિ, અને વહાણવટાની કળા વગેરે તેમની ઉમદા ખાસીયતો હજુ નાશ પામી નથી. તાજેતરમાં કાઠીયાવાડના રાજાઓએ પોતાનાં ખંદેરો ખીલવવાં શરૂ કર્યાં છે, પરંતુ પરદેશી વ્યાપાર પરદેશી વહાણો મારફતે ચાલે છે, દેશી રાજાઓ જે આ દિશામાં યોગ્ય પ્રોત્સાહન આપે તો ગુજરાતના વહાણવટા અને ખારવાઓની કુદરતી ખાસીયતોને ખીલવાનો પૂરો અવકાશ મળવા સંભવ છે.

ડુંગરાળ પ્રદેશમાં વસતી જાતિઓ

લીલ, નાયકડા વગેરે.

ગુજરાતની પૂર્વ સરહદની ડુંગરાળ ભૂમિમાં ઘણી અનાર્ધ જાતો આવેલી છે. ઉત્તર તરફથી જેમ જેમ જળવાન અને કદાવર જાતો ગુજરાતનાં રસાળ મેદાનોમાં આવવા લાગી તેમ તેમ આ અનાર્ધ જાતો પૂર્વ તરફના ડુંગરા અને જંગલોમાં વસવા લાગી. મેદાનવાસી પ્રગતિશીલ જાતોના સંસર્ગમાં તેઓ આવી શક્યા નહીં, એટલે અજ્ઞાન અને જંગલી અવસ્થામાં હજુ પણ તેઓ જોવામાં આવે છે. મહીકાંઠા અને પંચમહાલના ડુંગરાળ પ્રદેશમાં અને મુખ્યત્વે કરીને માળવાના ઉચ્ચપ્રદેશમાં લીલ અને નાયકડાની વસતી ઘણી છે.

એક દંતકથા પ્રમાણે એમ કહેવાય છે કે લીલો આયુના રાજા અમલતખાહુની પુત્ર ગાહોના વંશજ છે.^૧ ગુજરાતમાં એક વખત તેઓ રાજ્યકર્તા હતા અને ચાંપાનેર લીલવંશની રાજ્યધાની

1. Gazetteer of Bombay Presidency, Vol. IX, Part I (Gujarat Population) p. 294.

બનેલું. ૧૧ મી સદીના અન સુધી આચાવળ પણ બીલોના તાના-
મા હતું ત્યારપછી આશરે ત્રણ સદી સુધી મુસલમાનોના હુમલાથી
રજપૂતો દક્ષિણ તરફ આવવા લાગ્યા, અને રજપૂતોના હુમલાથી
બીલો પૂર્વ સરહદના કુંભરામા જઈ વળ્યા.

બીલોમા બે વર્ગ છે એક રજપૂતોમાથી ઉતરી આવેલો અને
બીજો સામાન્ય બીવ વર્ગ. પહેલી જાતના બીલો ધણે ભાગે ઉત્તર
ગુજરાતમા જોવામા આવે છે. તેમનો મુખ્ય ધંધો ખેતી, મલુગી
કે ચોકી વરવાનો છે. ચોરી કે લૂટફાટ માટે ખાસ કરીને આ
જાત પ્રસિદ્ધ છે. ઇ. સ. ૧૮૪૭ સુધી તેઓ ગામડા લૂંટતા અને
ઇ. સ. ૧૮૬૮ પછી તેઓ ધીમે ધીમે સુધરવા લાગ્યા.^૨ અકબર
ખાનસાહના સમયમા ગામડાઓમા તેઓ ચોકીદાર તરીકે નીમાતા
અને સાતપુડાના ઘાટમાથી પ્રસાર થતા રસ્તાઓની ચોકી કાઢવાના
જે દણો તેમને આપવામા આવેલા તે હતું વચપરપરા તેઓ
ભોગવે છે. તેઓ અભાવે નિખાલસ, ઉડાઉ અને કાઠના વ્યસની
છે હમેશા તેઓ ધણે ભાગે તીવ્રકામના પોતાની પામે રાખે છે.
દિવસેદિવસે જેમ જેમ કૃષ્ણજાતીનો પ્રચાર વધતો જાય છે તેમ તેમ
આ જાત સુધરતી જાય છે. બપિસેવામંથ વગેરે સંસ્થાઓ આ
દિશામા ઉત્તમ કાર્ય કરી રહી છે. ચોરી, લૂટફાટ કે ચુંદો
કાનાગનું પ્રમાણ ઘટતું જાય છે તેમાના ધણા દલે દાર પીના બધ
થઈ ગયા છે.

પરમદાવ અને રેવાકાંડાના જમનોમા નાવકાંડાની જાત જોવા-
મા આવે છે બીલોની માફક આ જાત પણ ચોરી, લૂટફાટ
કરનારી અને બડખો છે. એક કલકથા એમ કહે છે કે ઇ. સ.
૧૬ મી સદીમા આખાનેર સરદારમા જે મુસલમાન ઉમરાવો અને

ગુજરાત પ્રદેશમાં વસતી અતિઓ

[૧૦૨]

વ્યાપારી હતા તેમના અશ્વખાલોના તેઓ વંશજો છે. બીજી દંતકથા એમ કહે છે કે બાગલાણના રાજાએ ચાંપાનેરના રાજાને આપેલા વળાવાના વંશજો છે.^૧ તેમનો મુખ્ય ધંધો મજુરી, ખેતી, લાકડાં કાપવાનો કે મહુડાં એકઠાં કરવાનો છે. ઇ. સ. ૧૮૨૬ સુધી તેઓ બીલ કરતાં પણ વધારે જંગલી, ઘાતકી, ગ્રન્હો કરનારા અને વ્યસની હતા. સિંધી અને મકરાણાની મદદ લઈને આ જાત આસપાસનાં ગામડાંમાં ધાડ પાડતી અને રસ્તે આવતા જતા માણસોને લૂંટતી. ઇ. સ. ૧૮૫૭ ના બળવા વખતે ગુજરાતના નાયકડાઓએ પણ બળવો કર્યો.^૨ તેઓ આજસુ, હિંગાઈ અને ઢાંરના વ્યસની હોવાથી પુષ્કળ દેવાદાર થયેલા છે.

બીલ અને નાયકડા સિવાય પૂર્વ તરફના ગુજરા અને જંગલોમાં બીજી ધણી અનાય જાતો વસે છે. રાજપીપળા અને ડાંગના જંગલની પૂર્વમાં ચોધરાની જાત વસે છે. દક્ષિણ તરફ સુરત જિલ્લા તરફ ઢુંડીયાની જાત જોવામાં આવે છે. ભરૂચ, રાજપીપળા અને સુરત જિલ્લામાં દુબળાની જાત ધણી પ્રમાણમાં દેખાય છે. તે ઉપરાંત છેક દક્ષિણમાં ગામીત અને કોડોડીયા નામની અનાય જાતો વસે છે. આ સર્વ જાતનો મુખ્ય ધંધો ખેતી, મજુરી કે જંગલની પેદાશ એકઠી કરવાનો છે. તેમના કટલાક જંગલોમાં રહે છે અને ખાકીના રસાળ મેદાનોમાં વસે છે, પરંતુ બીલ કે નાયકડાની માફક આ જાતો શરવીન અને બંડખોર નથી.

કોળી, ને ધારાળા.

ગુજરાતમાં ઘણે ઠેકાણે કોળીઓ જોવામાં આવે છે, પણ ખાસ કરીને ઉત્તર ગુજરાતમાં અને કાકીયાવાડમાં તેઓ વધારે

૧. Gazetteer of Bombay Presidency (Gujarat Population) p. 325.



પ્રમાણમાં આવેલા છે. તમાવડા કાળાઓ સિવાયના ઘણાખરા કાળાઓ મજુરી કે ખેતી કરીને જીવન ગુજારે છે, પણ તેમનામાં ચોરી કનવાની ટેવ હજી છે. રેવાકાંઠા તરફ હજી તેઓ ચોર તરીકે જાણીતા છે અને જ્યારે તેમને શિક્ષા કરવામાં આવે છે ત્યારે તેઓ ઘણી જ સહનશીલતા અને નમ્રતાથી સહન કરે છે. પાવણપુર તરફ તો દિવસે તેઓ ધાડ પાડે છે. દેટલાક તેમને ઉત્તરના મેદાનની અનાય પ્રજા તરીકે ઓળખે છે, ત્યારે દેટલાક તેમને મુધરેલા બીડ કે રજપૂતના વંશજો તરીકે ઓળખે છે.^૧ ચરોતરના મેદાનમાં અને મહીકાંઠા તરફ જોવામાં આવતા ધારાળા પણ શરીર, બંડખોર અને લૂટારા તરીકે પ્રખ્યાત છે.

કાઠી, આહીર વગેરે.

કાઠીયાવાડના કુમારાળ પ્રદેશમાં એક શરવી અને બંડખોર કાઠીની જાત જોવામાં આવે છે. આ જાત કચ્છ તરફથી કાઠીયાવાડમાં આવેલી હોય તેમ જણાય છે, પણ ક્યારે આવેલી તેની તાગીખ નક્કી નથી મધ્ય એશીયામાંથી જે જાતો હિન્દમાં આવેલી તેમાંની આ એક છે. તેઓ સિંધુના મુખપ્રદેશ પાસે વસેલા, પણ મુસલમાનોના દુમયાથી કચ્છમાં અને ત્યાંથી છેવટે કાઠીયાવાડમાં આવી વસેલા.^૨ તેમના નામ ઉપરથી હાલ આખો દ્વીપકંપ કાઠીયાવાડ કહેવાય છે.

ઘણા લાગતા વખતથી આ જાત લૂંટકાટથી જીવન ગુજારતી આવેલી છે તેમના નામ માત્રથી પ્રજાને ત્રાસ લાગે છે અને તેઓ ખેતીને પિછારતા. મુસલમાની રાજ્યની પડતી યથા પડી તેઓ

૧. Gazetteer of Bombay Presidency (Gujarat Population) p. 237.

૨. Kathiawar Gazetteer, p. 122

૩ ઈ. સ. ૧૮૦૮ માં કનંદ વેપાર હજે તો કે “કાઠી લેકા

ગામડાંમાં વસવાટ કરવા લાગ્યા છે, અને હવે શાન્તિપ્રિય જીવન પસાર કરે છે, જે કે તેમનો અંડખોર સ્વભાવ ગમે નથી. તેઓ સ્વભાવે માયાળુ હોય છે અને મહેમાનોની આગતારવાગતા ઘણા જ ભાવથી કરે છે. એક વખતની દુંગરાઓમાં વસતી કદાવર, શરવીર અને લૂંટારાની જાત કે જેમને તાજે કરવાને માટે અંગ્રેજ સરકાર તેમ જ દેશી રાજાઓ ઘણા ખુવાર ચયેલા તે કાઠીઓમાંના કેટલાક હાલ ખેતી, કેટલાક દોરડેર અને કેટલાક જાગીર કે જમીનની ઉપજ ઉપર નિર્વાહ ચલાવે છે.

કાઠીયાવાડના ધીચ જંગલવાળા પ્રદેશોમાં આહીર કે રખારીની જાત ખુબ જોવામાં આવે છે. કાઠીની માફક આ જાત પણ ઉંચી, કદાવર બાંધાની અને શરવીર છે. ગીર અને જરડાનાં ધાસવાળા બીડામાં ઘણે ઠેકાણે આહીરોના નેસડા આવેલા છે કે જ્યાં તેઓ ટોરો જમ્યાબંધ ઉછેરે છે. જે કે તેઓ સ્વભાવે માયાળુ, શાન્તિપ્રિય અને અતિધિકાર માટે ખાસ જાણીતા છે, પણ પ્રસંગ આવ્યે શરવીરતા બતાવવાનું ચૂકતા નથી. તેમનો મુખ્ય ધંધો પશુપાલન છે અને પોતાના દોર પ્રત્યે અત્યંત મમતા રાખે છે.

શરવીરતા માટે જાણીતી બીજી ધણી જાતો કાઠીયાવાડમાં વસેલી છે. કાઠીની સાથે ચારણની જાત પણ ઉત્તર તરફથી ત્યાં આવેલી એમ કહેવાય છે. ચારણો દોર ઉછેરતા અને કાઠી વંશજોના ઇતિહાસ રાખતા. હજુ આ જાત કાઠી અને અન્ય રજપૂત રાજવીઓની શરવીરતાના દૂદા ગાવા માટે પ્રખ્યાત છે.

લૂંટારાના ધંધામાં ગૌરવ માનતા તેમનાથી વધારે જાણવાન રાજાઓને તેઓ ધિકારતા. તેમને કોઈ ચાકસ રહેણાં ન હતું. " ઇ. સ. ૧૮૨૦ માં બારાવાળા નામનો પ્રખ્યાત કાઠી લૂંટારો થઈ ગયેલો કે જેણે તે સમયના હિન્દી નૌકાસૈન્યના કેપ્ટન આન્ડ્રો ગીરમાં ચાર ખાસ સુધી કેદ રાખેલો. Kathiawar Gazetteer p. 123-124.

તેઓ પવિત્ર અને ઉત્તમ ચારિત્ર્યવાળા મનાતા, જમીન તરીકે ઉભા રહેના અને પ્રસંગે પ્રાણ આપવા તત્પર થતા. હાલ તેઓ દેશી રાજ્યોના દરબારોમાં રાજકવિ તરીકે ઓળખાય છે અને તેમના આગ્રહે છવન ગુમરે છે.

મેર નામની ખીજ બહાદુર જાત જેઠવા રજપૂતોના સમયમાં લશ્કરમાં સૈનિકો તરીકે ઉત્તમ ભાગ લેજવતી. શાન્તિના સમયમાં તેઓ ખેતી કરતા અને લડાઈ વખતે સૈનિકનું કામ કરતા, હજુ પણ તેઓ રાજ્યને મહેસુલ આપતા નથી. મહી નદી તરફથી આવેલી મહીયાસની જાત અત્યંત બજવાખોર છે. તેઓ ગીરમાં વસે છે અને ટોર પાળે છે. કેટલાક ખેતી પણ કરે છે.

ગુજરાતી પ્રજાનું ભાષી.

આથી સમજાશે કે ગુજરાતી પ્રજા એક ઓવાદની નથી. એમાં અનેક જાતિઓનું અંમિશ્રણ છે. બીલ, નાથકડા, કુખળા, ચોધરા, ઠાળા, કાડી, વગેરે અસલ જાતિઓ બાદ કરીએ તો બાકીની પ્રજામાં જૂદી જૂદી જાતિઓની કેટલીક વિશિષ્ટતાઓ નિરાળા દેખાય છે. જે કે સામાન્ય રીતે એમનો સમન્વય થઈ ગયો છે; પરંતુ ગુજરાતની જડ ભૌગોલિક પરિસ્થિતિને લીધે ગુજરાતીઓનું વ્યક્તિત્વ હિન્દની અન્ય પ્રજા કરતા નિરાળું લાગે છે. “ગુજરાતની અખંડ માગરપાળે એના પુત્રોને સમુદ્ર ખેડના કપાં, વ્યાપારી કપાં, ધનસંચયમાં મગ્ન રાખ્યા, વ્યવદાર કપાં, ઉદાર ને સાદસિક બનાવ્યા. માગરે સરલ કરેલા ધનપ્રાપ્તિના માર્ગો શોધનાં, એમનામાં ન આવી દુર્ધર્મ વીરના, ન એમણે કેળી પ્રખર વિદતા, સામાનના કેક પ્રસરી, શ્દિપ્રભાવ સિધિલ બન્યો, સ્ત્રીઓ સ્વાતંત્ર્ય પામી, એની સરિતાદેવીઓએ કળ, કુલ ને ધાન્યે એમને સમૃદ્ધ કર્યા; અને

તેમની આશિયે એ મુંવાળા થયા, સહેલાણી થયા, શોખીન થયા. ”^૧

આવી વિશિષ્ટતાઓ જેની પ્રજામાં છે, તે વિભાગ અનુકૂળ સંજોગો મળતાં યુરોપની માફક ઔદ્યોગિક વિકાસ અને શાસ્ત્રીય સાધનવ્યવસ્થા રસત્વર સાધી શકશે. આંતરરાષ્ટ્રીય સમાગમને લીધે ગુજરાતીઓમાં વધારે પ્રગલ્ભ માહસ, વધારે વિશાળ વ્યવસ્થાશક્તિ, વધારે જોડી ઉદારતા અને વધારે જીવંત સામાજિક સમયાનુકૂળતા વગેરે ખાસીયતો પ્રકટે તો તે કાંઈ આશ્ચર્યકારક નથી.



૧. શ્રી. કનૈયાલાલ મુનશીનું ‘૧૨ મી સાહિત્યસંસદ’ સંમલનનું બાપણ, “કૌમુદી”, ફેબ્રુઆરી, ૧૯૩૫-૪. ૧૩૩.

૨. Planned Economy.

વ્યાપારી વિભાગ

પ્રકરણ ૫ મું

વ્યાપાર અને વ્યવહારનું સામાન્ય અવલોકન

પૃથ્વી પર બિન બિન પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિને લઈને દરેક જાનની પેદાશ દરેક ઢેકાણે ઉત્પન્ન થતી નથી. દોઢ દેશમાં અમુક પેદાશ અતિશય પ્રમાણમાં ઉત્પન્ન થાય છે, ત્યારે બીજામાં તેની ઉત્પત્તિ માટે કુદરત એટલી બધી સાનુદ્ધાન નથી. આચીન સમયમાં જ્યારે હાલની માફક નાણું વપરાતું ન હતું, ત્યારે માન વસ્તુઓની આપણે ચર્ચા કરી. નાણાની વપરાશને લીધે હાલ પહેલાની ઘણી મુશ્કેલીઓ ટળી ગઈ છે. નાણાંની મદદ વડે દોઢ પણ વસ્તુ, દોઢ પણ વખતે અને દોઢ પણ જગ્યાએ મળી શકે છે. કારીગર પોતાની બનાવટો ધરાવેને વેચે છે અને મળેલા નાણામાંથી જોઈતી ચીજો ખરીદે છે. આ જાતની વસ્તુઓની આપણેને વ્યાપાર કહેવામાં આવે છે. જે માણસ પાસે વધારે વસ્તુ હોય તેને જાદો બીજાની વધારાની વસ્તુ મેળવવાથી વસ્તુઓના વિનિમય થાય છે. તેનો જ રીતે દોઢ પણ દેશ કે પ્રાંત પોતાની વધારાની પેદાશ બહાર મોકલે છે અને બીજા દેશો કે પ્રાંતોમાં વધારે ઉત્પન્ન થતી પેદાશોની આયાત કરે છે. આવી જાતના વસ્તુઓના વિનિમયને આંતરપ્રાંતીય કે આંતરરાષ્ટ્રીય વ્યાપાર કહે છે.

હંલુ પણ કેટલીક જગ્યાએ નાણાંની વપરાશ નહીં હોવાથી માત્ર વસ્તુઓનો વિનિમય થાય છે. ઉત્તર તરફનાં ઠંડાં રજોમાં વસતા ‘એરક્ટીકોની’ મુખ્ય પેદાશ રીંછ અને શીયાળનાં ચામડાંની છે, એટલે તેના બદલે તેઓ સોયો, દર્પણો, ચપ્પાંઓ અને અન્ય તૈયાર ચીજો કેટલીક વખત બહુ કિંમતે મેળવે છે. એક વખત એવો હતો કે જ્યારે આફ્રીકાની જંગલી પ્રજા પાસેથી પુરોપના વ્યાપારીઓ માન કાચના થોડા મણકા આપીને હાથીદાંત મેળવતા અને દક્ષિણ અફ્રિકાના દરીયાઈ મોતી કાઢનારાઓ પાસેથી માત્ર થોડીક ડાંગર કે થોડા ચુતરાડિ રૂમાલોને બદલે ધણું કિંમતી મોતી મેળવતા; પરંતુ આ જંગલી પ્રજાઓ હવે તેવી રીતે છેતરાતી નથી.

અર્થાચીન યાંત્રિક વ્યવહારના લાભથી ટોઈ પણ દેશમાં સર્વ જોતની પેદાશ ઉત્પન્ન કરવામાં આવતી નથી; પણ જે પેદાશને મોટે ત્યાં સારામાં સારી અવસ્થામાં હોય છે તેને વધારવાના સતત પ્રયાસ થાય છે. આથી ખેતીપ્રધાન દેશો ખેતીની પેદાશ ઉત્પન્ન કરીને તેના બદલે ઉદ્યોગપ્રધાન દેશો પાસેથી ઉદ્યોગની બનાવટો મેળવે છે. પશ્ચિમના દેશોમાં ઔદ્યોગિક પરિવર્તન ધણું થયું છે, અને તેના પરિણામે ખેતીની પેદાશ તરફ જોઈએ તેટલું ધ્યાન અપાતું નથી. સમશીતોષ્ણ કટિબંધમાં આવેલા ઉદ્યોગપ્રધાન દેશોને આથી ઉપ્પુકટિબંધમાં આવેલા ખેતીપ્રધાન દેશો પર આધાર રાખવો પડે છે. જો કે આવી જાતના આર્થિક વિકાસથી આતરરાષ્ટ્રીય વ્યાપારમાં એકંદરે ઘણી વૃદ્ધિ થઈ છે, પણ ખેતીપ્રધાન દેશો ઉદ્યોગપ્રધાન દેશોના જોટલી સમૃદ્ધિ મેળવી શક્યા નથી.

વ્યાપારની વસ્તુઓના મુખ્યત્વે કરીને ત્રણ વર્ગ પાડી શકાય એમ છે. ખોરાકની ચીજો, હાચી વસ્તુઓ અને ઉદ્યોગની બનાવટો. યુરોપ, અમેરીકા અને જાપાન ઉદ્યોગની બનાવટો પુષ્કળ પ્રમાણમાં નિકાશ કરે છે, ત્યારે જાકીની દુનિયા માત્ર ખોરાકની ચીજો કે

કાચી વસ્તુઓ પેદા કરે છે. હિન્દના પરદેશી વ્યાપારની મોટામાં મોટી ખામી એ છે કે નિકાશ વ્યાપારનો મોટો ભાગ કાચી પેદાશ અને ખોરાકની ચીજોનો છે અને ઉદ્યોગની ચીજો મોટા ભાગે આયાત થાય છે. અપવાદ તરીકે માત્ર ચણનો તૈયાર માલ હિન્દ-માંથી નિકાશ થાય છે. તાજેતરમાં ખાંડ, દિવાસળી વગેરે જનાવવાના ઉદ્યોગો સ્થાપવામાં આવ્યા છે, જેથી પરદેશી માલની આયાત ઓછી થવા લાગી છે. સરહદના દેશો સાથેનો હિન્દનો વ્યાપાર ધણો ઓછો છે, તેનું કારણ એ છે કે ત્યાં હજી અર્વાચીન વ્યવહારની સગવડ થઈ નથી અને વ્યાપાર ઉદ્યોગ વગેરે પ્રવૃત્તિમાં આ દેશો ધણા પછાત છે.

જો કે હિન્દી મહાસાગરના ઘોરી માર્ગ પર હિન્દુસ્તાન આવેલો છે, પણ તેનો પુનર્નિકાશનો વ્યાપાર ધણો ઓછો છે. બ્યારે પશ્ચિમના દેશો જંગલી અવસ્થામાં હતા ત્યારે હિન્દી મહાસાગર વ્યાપારી મહામાગર હતો અને હિન્દનો પુનર્નિકાશનો વ્યાપાર પણ ધણો હતો; પરંતુ હાલ આટલાન્ટિક વ્યાપારી મહાસાગર થવાથી ઈંગ્લાન્ડને પુનર્નિકાશના વ્યાપારનો કાલ મળે છે. આવા પ્રકારના વ્યાપારને વધારામાં માત્ર સ્થગસ્થિતિની જરૂર છે એટલું જ નહીં પણ સ્વાયત્ત વ્યાપારી વહાણો, યરાશી પેટીઓ, વીમા કંપનીઓ અને સંગીન વ્યાપારવ્યવસ્થા ધણાં આવશ્યક છે. વ્યાપારના ઉપયુક્ત અનિવાર્ય અંગો પરદેશીઓના હાથમાં હોવાથી હિન્દને તો એકંદરે ધણાજ ચેરકાલ થાય છે.

રાષ્ટ્રીય વ્યાપારને અણુધારી મુરકેલીઓ ના પડે તે માટે આયાત કે નિકાશ વ્યાપાર માત્ર એક દેશ સાથે નહીં પણ જૂદા જૂદા દેશો સાથે જોડતા પ્રમાણમાં હોવો જોઈએ. વિવિધ દેશો સાથેનો વ્યાપાર ઓછાવતા પ્રમાણમાં હોય છે. તેનાં ધણાં કારણો છે. રાજકીય પરિસ્થિતિ મુખ્ય કારણ છે. સામાન્ય રીતે પરતંત્ર દેશનો વ્યાપાર તેમના સાસનકર્તા દેશ સાથે વધારે હોય છે. તે

ઉપરાંત માલની જાત, કિંમત, દેશની આર્થિક સ્થિતિ વગેરે અગત્યનો ભાગ લખવે છે. હિન્દના આયાત કે નિકાસ વ્યાપારનો મોટો ભાગ ઇંગ્લાંડ સાથે છે, કારણ કે રાજકીય પરિસ્થિતિને લઈને અન્ય દેશો સાથે વ્યાપાર વધી શકે તેમ નથી. તાજેતરમાં હિન્દનો જાપાન સાથે વ્યાપાર વધવા લાગ્યો છે, કારણ કે જાપાનનો ઓછી કિંમતનો માલ હિન્દમાં ઘણો ખર્ચે છે અને જાપાન હિન્દ પાસેથી ૩ ઘણા પ્રમાણમાં ખરીદે છે. પરિણામે ઇંગ્લાંડ સિવાયના અન્ય દેશો સાથે હિન્દનો પરદેશી વ્યાપાર વધવા લાગ્યો છે, જે કે ‘ઓટાવાના કરારે’ હાલમાં નવી મુશ્કેલી ઉભી કરી છે.

આંતરરાષ્ટ્રિય વ્યાપારથી એકંદરે ઘણો લાભ થાય છે, પણ વ્યારે નિકાસ અને આયાતનું પ્રમાણ સરખું ના હોય ત્યારે કયા ધોરણ મુજબ અને કેવી રીતે નાણાંની આપણે કરવી તેની મુશ્કેલી નડે છે. જે દેશો આયાત કરતાં નિકાસ વ્યાપાર વધારે કરે છે, તેમની આબાદી ઘણી વધે છે, કારણ કે ખરીદનાર દેશો પાસેથી નાણું ત્યાં પુષ્કળ આવે છે. તેથી ઉલટું નિકાસ કરતાં આયાત જ્યાં વધારે થાય છે તે દેશો અન્ય રીતે દેવું ન પતાવી શકે તો હુમ્મલા દેવાદાર રહ્યાં જ કરે છે. સામાન્ય રીતે નિકાસ કરતાં આયાત વધારે થાય તો અવશ્ય કિંમત ખેડે ખરીદનાર દેશ વેચનાર દેશને સોનું મોકલે છે. માલની આયાત ઉપરાંત કેટલાક દેશો પરદેશી સંસ્થાઓ જેવી કે આગમોટની કંપનીઓ, શરાશી પેટીઓ, વીમાની કંપનીઓ વગેરેનો લાભ મેળવે છે અને તે પણ એક પ્રકારની આયાત ગણાય છે, કારણ કે આવા દેશો તેમના દેવાદાર થાય છે. હિન્દુસ્તાનનો નિકાસ વ્યાપાર આયાત કરતા ઘણો વધારે છે, પણ ઉપર્યુક્ત ‘અદસ્ય આયાત’ ગણવામાં આવે તો એકંદર આયાત વધારે થાય છે, એટલે પરિણામે તે અન્ય દેશનો દેવાદાર છે. ઇંગ્લાંડની ‘અદસ્ય નિકાસ’ વધારે હોવાથી તે દેશ હાલ ઘણાખરા દેશોનો લેણદાર છે.

વ્યાપાર અને ખાસ કરીને નિકાશવ્યાપાર આથી દેશનું પરમ ધન ગણાય છે કારણ કે તેનાથી દેશની સમૃદ્ધિ ઘણી વધે છે. આધુનિક રાજ્યકારણમાં વ્યાપારઉદ્યોગને અતિ મહત્વ આપવામાં આવે છે, એટલુંજ નહીં પણ આંતરરાષ્ટ્રિય મંત્રણામાં વ્યાપારવિષયક ચર્ચાઓ અગત્યનો ભાગ ભજવે છે. પશ્ચિમના ઉદ્યોગપ્રધાન દેશોની અપૂર્વ આત્માદી ભેદને નવા દેશો પણ હવે પોતાના ઉદ્યોગો ખીલવવા લાગ્યા છે. એટલે વધતી જતી ઉદ્યોગની ખનાવટો ક્યાં નિકાશ કરવી, એ પ્રશ્ન ઉપસ્થિત થયો છે. કાશસા, ખનીજતેલ વગેરેની ખાણો સ્વાયત્ત કરવા હાલ જેટલી આંતરરાષ્ટ્રિય દરીદ્રાર્થ ચાલી રહી છે તેથી વધારે નવા નિકાશક્ષેત્રો મેળવવાની સ્પર્ધા ઘર્ષ રહી છે. દેશો આથી એક ખીખના માલની આપાત અટકાવવા માટે આપાત પર જકાત નાખે છે કે જેથી પરદેશી માલ સ્વદેશ કે સ્વસંસ્થાનમાં આવી શકે નહિ. આધુનિક રાજ્યકાન્તિમાં સ્વદેશી ઉદ્યોગોને ટૂંકી રીતે ઉત્તેજન આપવું, નિકાશવ્યાપાર કેમ વધારવો, વ્યાપાર મંજૂંધી કરારો ક્યાં ક્યાં કરવા વગેરે પ્રશ્નો અગ્ર સ્થાને હોય છે.

વ્યાપારનું જીવન વ્યવહાર છે. એક અને પૂરતી સગવડવાળા વ્યવહારના સાધનો વ્યાપારને ધણું અગત્યનાં છે અને અર્થાચીન આંતરરાષ્ટ્રિય વ્યાપારમાં જે પ્રગતિ ઘર્ષ છે તે યાંત્રિક વ્યવહારનાં સાધનોને આભારી છે. હિન્દુસ્તાનની ઉત્તર સરહદ તરફ અને મોટા ભાગે રેતાળ અને કુંગરાળ પ્રદેશમાં હિંદ મારફતે વ્યાપાર ચાલે છે; પણ લાંબી મુસાફરીમાં અને વજનદાર માલને માટે પ્રાણીવ્યવહાર નિરપેક્ષી છે. અર્વાચીન યુગમાં ખાસ કરીને કાચી વસ્તુઓ અને વજનદાર માલના વ્યાપારમાં ઘણો વિકાસ થયો છે, તેનું મુખ્ય કારણ યાંત્રિક વ્યવહાર છે એટલુંજ નહીં પણ, સુએજ અને પનામાની નહેરો ખુલવાથી હંકા થયેલા દરીયાઈ માર્ગો, આગખોટા, બંદરો વગેરે સગવડો છે. વ્યાપાર અને વ્યવહાર અરસારસ લાભકારક છે. વ્યવહાર વધવાથી વ્યાપાર વધે છે અને વ્યાપાર વધવાથી વ્યવહારથી

સ્થિતિ પણ સુધરે છે. ૧૯ મી સદીનો ઉગ્ધાંડનો વ્યાપારી ઇતિહાસ તે ખાખતની સાક્ષી પૂરે છે, અને કેનેડીયન પેસિફીક રેલ્વેનો દાખલો દર્શાવે છે કે રેલ્વેવ્યવહાર ચવાથી નિર્જન અને અગમ્ય પ્રદેશોના વ્યાપાર પણ વધારી શકાય છે.

હાલના જમીન, જળ અને હવા, એ માર્ગે ચાલતા વ્યવહારમાં સાધનો અનુક્રમે રેલ્વે, આગબોટ અને વિમાન છે. દરેક પ્રકારના વ્યવહારને જૂદી જૂદી ખાસીયતો છે. શ્રેષ્ઠ પ્રકારના વ્યવહારનાં અનિવાર્ય અંગો કુલ પાંચ છે: (૧) ઝડપ, (૨) સહીસલામતપણું, (૩) નિયમિતતા, (૪) સરતાપણું, અને (૫) વહનશક્તિ. આધુનિક યુગમાં દરેક પ્રગતિમાન દેશમાં વ્યવહારની ઝડપ વધારવાના પ્રયાસો ચાલુ છે અને તાજેતરમાં હવાઇ વિમાનોએ આંતરરાષ્ટ્રીય વ્યવહારમાં અજબ પરિવર્તન કર્યું છે. જ્યાં ઝડપની જરૂરીયાત છે ત્યાં ખાસ કરીને વિમાનોની વપરાશ ધણી થાય છે. આથી ઉતાડિઓ માટે અને મોટા ભાગે પત્રોની અવરજવર માટે વિમાન એક અત્યંત ઉપયોગી સાધન થઈ પડ્યું છે. જમીનમાર્ગે રેલ્વેવ્યવહાર સરખામણીમાં ઘણું સહીસલામતીવાળો છે. હજુ સુધી વિમાનોની મોટી ખામી એ છે કે મુસાફરી દરમિયાન જનમાલની સહીસલામતી સાચવી શકાતી નથી; જો કે વૈજ્ઞાનિક શોધખોળોથી ભવિષ્યમાં તે ખામી દૂર થાય તેમ છે. વળી નિયમિતતા રેલ્વેવ્યવહારમાં ખાસ જોવામાં આવે છે. ફેટલીક વખત આગબોટો કલાકો સુધી મોડી થાય છે અને વિમાનો કુદરતી અંતરયોને લઈને ચોક્કસ દિવસે પણ આવી શકતાં નથી; પરંતુ આગમીઓ ઘણું ભાગે મિનિટ સુધી નિયામતતા જાળવી શકે છે. વહનશક્તિમાં આગમી અને આગબોટ સૌથી મોખરે આવે છે. અત્યંત વિસ્તારવાળા અને વજનદાર ચીજોને લઈ જવા માટે વિમાનનું સાધન હાલના મંજોગોમાં પ્રતિકૂલ છે. માત્ર કિમતી અને જોઈતા વજનવાળા ચીજો અલ્પ વખતમાં લઈ જવા માટે તેનો ઘણો ઉપયોગ થાય છે. જળવ્યવહાર રેલ્વેની સડક, સ્ટેશન વગેરે

ખર્ચમાંથી શુકત હોવાથી માત્ર કે સુસાફર લઈ જવા માટે તે બાવનું ધોરણ વિમાન કે રેલ્વેની સાથે સરખાવતાં ઘણું ઓછું હોય છે. આથી સમગ્રશે કે વજનદાર ગ્રામ્ય લઈ જવા માટે વિમાન પ્રતિકૂલ છે. ઓછા ભાવે, મોટા ને વજનદાર માત્ર લઈ જવા માટે આગમોટો વપરાય છે અને ન્યાં જલદી નાશ પામે તેવી ચીજો માટે ઝડપ, સહીસહામતતા અને વધારે વહનશક્તિની જરૂર છે ત્યાં મોટા ભાગે આગમોટીની ઘણી વપરાય થાય છે.

તાજેતરમાં મોટરવ્યવહારે રેલ્વેવ્યવહારની સાથે ઘણી હરીફાઈ કરવા માંડી છે. ખાસ કરીને ટુંકા અંતરમાં અને સુસાફરોને લઈ જવામાં મોટરવ્યવહાર અનુકૂળ છે, એટલું જ નહીં પણ બાવમાં સસ્તો પડે છે. આ વધતી જતી હરીફાઈથી રેલ્વેની આવકને ઘણું નુકસાન થાય છે. રેલ્વે અને મોટર બન્ને જમીનમાર્ગના ઉત્તમ વ્યવહારનાં સાધનો છે અને બન્નેનાં ફેરો જૂદાં છે. અંદરઅંદર સ્પર્ધા કરવાને બદલે, ટુંકા અંતરમાં મોટરવ્યવહાર અને લાંબા અંતરમાં રેલ્વેવ્યવહાર એ પ્રકારની સહકારી યોજના ધડવામાં આવે તો એકંદર વ્યાપારને ઘણો લાભ થાય તેમ છે.

દરેક પ્રગતિમાન દેશમાં રેલ્વેવ્યવહાર સારી રીતે ખીલેલો છે. સામાન્ય રીતે જે માર્ગે ઓછામાં ઓછા કુદરતી અંતરાયો હોય છે તે માર્ગે રેલ્વે બાંધવામાં આવે છે; પરંતુ અર્વાચીન સમયમાં લોકોનું વલણ ઝડપ પ્રત્યે વધારે હોવાથી ટુંકામાં ટુંકે રસ્તે રેલ્વે બાંધવામાં આવે છે. તે માટે વિશાળ નદીઓ, પ્રચંડ પર્વતો અને નિર્જન રણો જેવા કુદરતી અંતરાયોને સાંતુકૂળ જનાવવા પુષ્કળ ખર્ચ કરવું પડે છે. દિવસે દિવસે જમીનમાર્ગે પણ આંતરરાષ્ટ્રીય વ્યાપાર વધતો જતો હોવાથી જૂદા જૂદા દેશો પોતપોતાની રેલ્વે પરરાજ્યની રેલ્વે સાથે જોડે છે. રેલ્વેના આવા એકસરખા અનુસંધાનથી મહાન અંડરચ રેલ્વે ઉદ્ભવે છે કે જેની સહાયતાથી જમીનમાર્ગના વ્યા-

પાસે હોય છે તેમનો વ્યાપાર ધણે વધે છે; પણ કાલાન્તરે નદીઓમાં ધસધાઈ આવતા જળમળ વડે તેમની ઉપયોગિતા ઘટતી જાય છે. આવાં બંદરો પાસેના પ્રદેશો જો આવાત અને નિકાસવ્યાપાર પોતે તેવા હોય તો યાત્રિક સાધનોની મદદ વડે પણ તે કુદરતી ગેરલાભ દૂર કરી શકાય છે. હિન્દુસ્તાનને લાંબા સમુદ્રકિનારાનો લાભ છે, પણ તે ખાંચાખાંચાવાળો બહુ નહીં હોવાથી સમુદ્રવાળાં બંદરો ઘણાં ઓછાં છે. હિન્દ જેવા મોટા વિસ્તારવાળા અને આવાત તથા નિકાસવ્યાપારમાં આગળ વધેલા દેશને ફક્ત છ મોટાં બંદરો છે (મુંબઈ, કરાચી, મદ્રાસ, વિઝાગપટમ, કલકત્તા અને રંચુન), ત્યારે શુભરાતથી સહેજ નાના ઇન્ડોનેસીયામાં તેથી વધારે બંદરો છે. હિન્દમાં જો કે કુદરતી બંદરો બહુ નથી, પણ યાત્રિક સાધનો વડે હયાત અને જૂના બંદરો ખીલવી શકાય એમ છે. હિન્દી મરકારની રાજ્ય-નીતિ બહુવાય તો કાઠીયાવાડ અને અન્ય પ્રાંતનાં બંદરોનો ધણે વિકાસ થઈ શકે એમ છે. દરીયાઈ વ્યાપારનું ખીજું અનિવાર્ય અંગ વહાણવટું છે. દેશના દુર્ભાગ્યે હજી પરદેશ સાથેનો વ્યાપાર પરદેશી આગમોટો મારફતે અને પરદેશી સરચાલી મદદ વડે ચાલે છે. ઇંગ્લાંડ દ્વારા 'સમુદ્રની રાણી' કહેવાય છે, કારણ કે તેની પાસે વ્યાપારી વહાણોનો મોટો કાર્ગો છે.

પરદેશી વ્યાપાર સહીસલામત ચાલે તે-મટે દરીયાઈ માર્ગનો વ્યવહાર પણ નિર્ભયતાવાળો હોવો જોઈએ. ઇન્ડોનેસીયાના વ્યાપાર મોટે ભાગે દૂર આવેલા સરચાતો સાથે હોવાથી આખા દરીયાઈ માર્ગ પર યોગ્ય રચણાએ નૌકાસેન્ય ગોઠવવામાં આવેલું છે. જૂમધ્ય સમુદ્રની પશ્ચિમ તરફ જ્યાંસુર, વન્ડ્યામાં મહાદા અને પૂર્વ તરફ પોર્ટ સૈલ અને પોર્ટ ડુબેન્ગ સ્થિત નૌકાસેન્યના મથકો આવેલા છે; એટલે સ્થિતિ આગમોટો જૂમધ્ય સમુદ્રમાંથી પ્રસાર થતા સામાન્ય રીતે નિર્ભય રહે છે. છેક પૂર્વ તરફ જાપાન-સંતા સમુદ્રને નાકે એડન નૌકાસેન્યનું સ્થળ છે અને જાપાન તરફ વળતાં દરીયાઈ માર્ગને

માટે અનુક્રમે કોલ્કો, પીનાંગ, સીંગાપુર અને હોંગકોંગ આગળ નૌકાસેન્ય રાખવામાં આવ્યું છે. તે ઉપરાંત આગબોટો કોલસા, ખનીજ તેલ વગેરે લેવા માટે ઉપયુક્ત સ્થળોએ અટકે છે, એટલે તેઓ દરીયાઇ વ્યવહારનાં અનિવાર્ય અંગો મનાય છે.

રેલ્વે, મોટર, આગબોટ અને વિમાન હાલ મુખ્યત્વે કરીને અર્વાચીન વ્યવહારનાં સાધનો છે, પણ તાર અને ટપાલનાં સાધનો વ્યાપાર માટે ઘણા જરૂરનાં છે. તેઓએ આંતરરાષ્ટ્રિય વ્યાપારમાં અજબ પરિવર્તન કર્યું છે. પશ્ચિમના પ્રગતિમાન દેશોમાં તાર અને ટપાલની પૂરતી સગવડ છે એટલું જ નહીં પણ ‘વાયરલેસ’ અને ‘ટેલીફોન’ નો વપરાશ દિવસે દિવસે વધતો જાય છે. નાજેતરમાં ‘ટેલીફોનો’ ઉપયોગ લાંબા અંતરમાં પણ વધતો જાય છે અને વ્યાપારી લોકો તેનો લાભ લેવા લાગ્યા છે. વૈજ્ઞાનિક શોધોને લઈને સવિધમાં તારની જેમ ‘ટેલીફોન’ નો પણ લાંબા અંતરમાં વપરાશ વધશે, એમ મનાય છે.

ઉપરનાં વ્યાપારી ભાષા પણ વ્યવહારમાં ઘણો ભાગ ભજવે છે. ને કે બ્રિટિશ સામ્રાજ્યના પ્રુદ્ધ વિસ્તાર અને બ્રિટિશ વહાણવટાના ઘણા ઉપયોગથી હાલ અંગ્રેજી ભાષાનો વ્યાપારી ભાષા તરીકે ઘણો ઉપયોગ થાય છે, પણ આખી દુનિયામાં તે વપરાતી નથી. ઉપર કટિબંધમાં આવેલા દેશોમાં સ્પેનીશ ભાષા અને ઉત્તર આફ્રિકામાં અરબી ભાષાનો પણ વ્યાપારી ભાષા તરીકે ઉપયોગ થાય છે.

ઉતરતા. આથી તે ઘણું જ વસ્તીવાળું અને સમૃદ્ધિવાન રથગ થયેલું.^૧ આ સિવાયનાં બીજાં વ્યાપારનાં રથગો કાઠીયાવાડમાં ધોધા, દીવ, માંચરોળ, પોરબંદર દનાં કે જેઓ મધ્યકાળ સુધી સારી રીતે જડો-જસાથી ભોગવતાં હતાં. માંચરોળ બંદર વિને બાજોંસા કહે છે કે "મહાગારથી ધણું વઢારો અહીં આવનાં ત્યારે નાગોપેર, મીણ, એવથી ને બીજા તેજના લાવનાં, અને માંચરોળમાંથી ધોડા, ઘઉં, ચોખ, રૂ, કાપડ, વનસ્પતિ વગેરે લઈ જતા."^૨ પ્રાચીન સમયના બંદરો વલ્લિ અને પ્રભાસ વ્યાપારઉદ્યોગનાં કેન્દ્રો હતાં, અને જેમ જેમ દરીયાઈ વ્યાપાર વધતો ગયો તેમ તેમ નવાં નવાં બંદરો ખીલતાં ગયાં.

ખંડેરથ ગુજરાતમાં વ્યાપારી પ્રવૃત્તિનું પ્રાચીન સ્થાન બ્રહ્મકે^૩ અથવા તેા અર્વાચીન ભરૂચ હતું. તે યાત્રાનું ધામ હતું, એટલું જ નહીં પણ ઉતરે દિન્દના આઘાત ને નિકાસ વ્યાપારનું મુખ્ય બંદર હતું. ઇસવી સનના પહેલાં આ બંદર દરીયાઈ વ્યાપારમાં આગળ વધેલું હતું, એમ સપ્રમાણ સિદ્ધ થયેલું છે. શ્રી. અસ્તેકર લખે છે કે "હીરતી સંવતની શરૂઆતમાં આ બંદરે આખા ઉતર અને મધ્ય દિન્દના આઘાત ને નિકાસ વ્યાપારમાં સર્વોપરીપણે મેળવ્યું હતું. ઉતર દિન્દમાંથી કૌમતી પત્થરો, માટીનાં વાસણો ને મહમમ આ બંદરથી બહારગામ જતા. ૭ મી સદી સુધી ત્યારે હુએનસંગે તેની મુલાકાત લીધેલી ત્યારે પણ તેની દરીયાઈ પ્રવૃત્તિ અચળ રહી હતી."^૪ ગોદદહ અથવા અર્વાચીન ગોધરા વચ્ચેની રાજ્યની પડની પછી રથાનિક રાજ્યના આશ્રય નીચે જમીન માર્ગેનું વ્યાપારનું રથગ હતું. ભરૂચ વિને ભરૂચના એન્ડ્રીયનો કતોં નણવિ છે કે

૧-૨ Kathiawar Gazetteer, B. P. Vol. VIII. (1884),

૩. Altkar, Ancient Towns and Cities. pp. 33-35.

“૪. સ. ૩૭ સદીમાં ભરૂચ દક્ષિણ અરબસ્તાન, ઇજિપ્ત, ને ઇરાનના અખાત સાથે વ્યાપારથી જોડાયેલું હતું. ત્યાં આગળ અરબસ્તાન ને ઇજિપ્તમાંથી સોનું, ચાંદી, પીત્તળ, જસત, કાચ, પરવાળાં, દારૂ, અત્તર, કાપડ વગેરે આવતાં, અને ઇરાનમાંથી ગુલામો, મોનું, મોતી, ખલુર, દારૂ, કાપડ, હીરા, માણેક, અત્તર, રેશમી કાપડ, ને હાથીદાંત આવતાં. ભરૂચથી અરબસ્તાન ને ઇજિપ્તમાં એલચી, ચોખા, માખણ, તેલ, રૂ, ખાંડ, મલમલ વગેરે માલ જતો અને ઇરાનમાં પીત્તળ, પ્રાણીની પેદાશ, ટીંગડા, સુખડ વગેરે માલ જતો.”^૧ કર્પટવાણિજ્ય અથવા અર્વાચીન કપડવંજ ૯ મી સદીમાં મધ્ય હિન્દ ને દરીયા કીનારાના વ્યાપારના માર્ગમાં આવેલું હોવાથી જમીનમાર્ગના વ્યાપારનું કેન્દ્રસ્થાન હતું. આશરે ૧૨ થી ૧૩ મી સદીમાં તે નગર વ્યાપાર માટે અગત્યનું સ્થળ થયું હતું.^૨

વ્યાપારનાં લક્ષણો

પ્રાચીન કાળના વ્યાપાર વિષે જો કે આપણને ચોક્કસ વિગતો મળી શકતી નથી, તો પણ તે વખતના વ્યાપારની આબાદીનાં વર્ણનો ઉપરથી માલમ પડે છે કે તે આબાદીનું મુખ્ય કારણ આયાત કરતાં નિકાશનો વધારો એ હતું. વળી આ નિકાશમાં હુબર-ઉવોગની બનાવટો વધારે પ્રમાણમાં જતી. આ કારણને લઈને દૂરના દુરોપીયન દેશોમાંથી દરવર્ષે ભારતવર્ષમાં ઘણું જ સોનું આવતું.^૩ ગુજરાત કે જે તે વખતે પણ વ્યાપારપ્રવૃત્તિમાં આગળ હતું. પણ મોનું વધારે પ્રમાણમાં આવતું હોવું જોઈએ. ગુજરાતનાં સુતરાઉ ને રેશમી કાપડ સોનાના મૂલ્યે વેચાતાં, એમ મુસાફરો લખે છે તે વાત ખરી હોવી જોઈએ. ગુજરાતમાં ખોરાક ને

૧. Branch Gazetteer, Vol. II. B. P. (1877), p. 422.

૨. Altekar, Op Cit., p. 17.

૩. K. T. Shah; Trade Tariffs & Transport, pp. 20-21.

અકરણુ ૬ કું

આચીન અને મધ્યકાલીન સમયનો વ્યાપાર અને વ્યવહાર

આચીન કાળ

ધણા આચીન કાળથી ગુજાત અને કાશીયાવાડ વ્યાપાર-
ઉદ્યોગમાં પુષ્કળ આગળ વધેના હતા, એ અપ્રમાણ સિદ્ધ થયેલ છે.
પશ્ચિમની પ્રજાઓ ત્યારે સુધરેલી ન હતી ત્યારે હિન્દુસ્તાનમાં અને
આમ કરીને દરીયાકિનારા પગના પ્રદેશોમાં વ્યાપારઉદ્યોગ સારી રીતે
ખીનેલા હતા. યુરોપની પ્રજાઓ ત્યારે સુગમિ અવસ્થામાં હતી ત્યારે
પશ્ચિમ હિન્દના દિરોમણિ મમાં ગુજાને જાહોજનાલીનું મધ્યાર્ને
જોયું હતું. ગુજાતના લોગ દરીયો ખે તા, નાણાની ઉચ્ચપાલન
કરતા, જમીન અને દરીયામાર્ગે દળરો માહન માય મોકલના
અને દળરો માહવથી માવ દેશમાં લાવના પશ્ચિમના લોગ ત્યારે
કપાળ એ કું છે તેથી તદ્દન અચાત હતા ત્યારે ગુજરાતમાં વિવિધ
અકારના કપાળ તૈયાર થના અને જહારના દેશોમાં એ કપા. સોનાને
લાવે વેચતા કશુ ખીસ્તની સનેની રાશ્માન પણ નહોની થઈ
તે પહેલા ગુજાતના જહરો પૂરેપૂરી રીતે ખીજેલા હતા.

હાલના સમયના જેવા લારીખ-તવારીખના સાધનોના અભાવે
આચીન કાળની પૂરેપૂરી વિગત આપણને મળી રાહતી નથી, તેથી
આપણે મુમાદરો કે માનાણના વણનો અથવા તો દિલાલેખો ઉપર જ
આધાર રાખવો પડે છે તેમજ વ્યાપારઉદ્યોગના આકાશ પણ ન મળી.

સકયાથી તે વખતની સમૃદ્ધિ અથવા જહોજલાલીના વૃતાન્ત ઉપરથી થોડું ઘણું જાણવાનું મળે છે. તેમ છતાં એમ તો સાબીત થાય છે કે ગુજરાતની સમૃદ્ધિનો મૂળ આધાર તેના વ્યાપારઉદ્યોગની ચઢતી પર હતો. અર્વાચીન સમયના જેવી યાંત્રિક શોધખોળો તે વખતે ન હતી, તો પણ વ્યાપારી લોકો પોતાની સાહસિક બુદ્ધિથી ગમે તેવી વ્યવહારની અગવડો હોવા છતાં, અને ચોર, લૂંટારા કે પરદેશી રાજના ભયને ગણકાર્યા વગર વ્યાપારમાં અંપલાવતા અને પ્રાંતની આબાદીમાં વધારો કરતા તેમના માટે અત્યંત પ્રશંસાપાત્ર છે.

મૂળ ગુજરાત અને કાઠીયાવાડનાં શહેરો વ્યાપારઉદ્યોગને લીધે ઘણાં સમૃદ્ધિવાન હતાં તે કંઈ આશ્ચર્યભરેલું નથી એમ હુએનશાંગ નામનો મુસાફર જણાવે છે, કારણ કે ગુજરાતની કુદરતી સમૃદ્ધિ સિવાય ત્યાંના લોકોની વ્યાપારી બુદ્ધિ એટલી બધી જ્વલંત હતી કે તેઓ તે સમૃદ્ધિમાં વધારો કરતાં. કાઠીયાવાડમાં ભાવનગર પાસે આવેલું વલ્લભિનગર ઘણા વખત પહેલા અતિપ્રખ્યાત જહોજલાલીનું સ્થાન હતું. હુએનશાંગ કહે છે તેમ તે નગરમાં ૧૦૦ લક્ષાધિપતિઓ હતા. તેનું મુખ્ય કારણ એ હતું કે તેના ખજાનમાં અસાધારણ વ્યાપારની ચીજો દ્રષ્ટિએ પડતી હતી.^૧ વલ્લભિપુર વિષેની અનેક દંતકથાઓ પણ તેની સમૃદ્ધિની સાબીતી આપે છે. પ્રભાસપાટણ એ કાઠીયાવાડમાં ખીણું વ્યાપારનું સ્થાન હતું. શ્રી. અંતેકર જણાવે છે કે “જો કે પ્રભાસ બેશક તીર્થસ્થાન હતું, પણ તેની સમૃદ્ધિનો અમુક ભાગ તો તે ખંદર આફ્રિકા ને ચાઈના, ભરૂચ અને મેસોપોટેમીયા વચ્ચે મુસાફરી કરતાં વહાણોનું વિશ્રામસ્થાન હતું તેને લઇને હતો.^૨ ખાસ કરીને પ્રભાસ દિ-ફુનું જાત્રાનું ધામ હતું, પણ પાછળથી મુસલમાન કે જેઓ ઇરાન ને અરબસ્તાનમાં યાત્રાર્થે જતા તેઓ આ ખંદરે

કાચી વસ્તુઓ ઉત્પન્ન થતી, પણ તે પ્રાંતના ઉદ્યોગમાં જ ખપી જતી, એટલે તેની નિકાશ બહુ પ્રમાણમાં નહીં થતી. વળી આ પ્રાંતમાંથી ગળાની સારી નિકાશ થતી, પણ હાલ પરદેશી હરીફાઈથી ગળાની આયાત થાય છે. હાલના જેવાં વ્યાપારનાં લક્ષણો કરતાં તે લક્ષણો તદ્દન જૂદાં જ માલમ પડે છે. આ પ્રાંત વદાણુવટામાં નાણાવાટામાં પણ આગળ વધેલો હોવાથી, તેમાંથી મળતો નરે ; પરદેશી પ્રમ્લ મેળવી શકતી ન હતી. સૌથી અગત્યનું લક્ષણ તો “એ હર્તુ કે ભર્ય વગેરે બંદરોએ પુનર્નિકાશનો વ્યાપાર સારો ચાલતો. મહાબાર, મસાયા, રિશોન વગેરે જગ્યાએથી માલ બંદરે આવતો ને ત્યાંથી ખીજી પ્રમ્લને વેચવામાં આવતો. આથી વ્યાપારીઓને સારો નફો મળતો. આ બધાં લક્ષણોથી આ પ્રાંતના વ્યાપારનું સરવૈયું તેની તરફેણમાં હોતું જોઈએ, એ સિદ્ધ થાય છે. ગુજરાતની અપૂર્વ જહોજલાલી જે પ્રાચીન કાળમાં હતી અને જે મોગલ રાજ્યના અંત સુધી જેવી તેવી સ્થિતિમાં રહેવા પામી તેનું કારણ વ્યાપારનાં ઉત્તમ લક્ષણો હતાં.

માધ્યમિક કાળ

ત્યારથી ગુજરાતમાં રજપૂત રાજાઓનું રાજ્ય આવ્યું ત્યારથી આપણને મોક્ષસ તારીખવાર દર્શાવત મળે છે, માટે આપણે ગુજરાતના ઇતિહાસનો મધ્યકાલ તે અરસામાં મૂકીશું. આવક ને સોલંકી વંશના વખતમાં ગુજરાતની જહોજલાલી પાછી પૂર્ણ કળાએ પહોંચી હતી. રજપૂત રાજાઓ ધર્મ પ્રત્યે પક્ષપાત હોવાથી જૂની જૂની રમારક ધમારતો બંધાવતા અને ટેકાણે ટેકાણે ચિલાલેખો દાતરાવતા. આ અને ખીજી સાધનો દ્વારા આપણને તે વખતની સ્થિતિની અવરખડે છે. આરંભે ૯ મી સદીથી સર કરીને ૧૮ મી સદીના અંત સુધી કે ત્યારે બ્રિટિશ રાજ્યનો સૂર્યોદય થતાં લાગ્યો ત્યાં સુધીના વખતને આપણે મધ્યકાલ મૂકીશું. બ્રિટિશના આવમન પછી ગુજરાતની

શુભ્ર અવસ્થા ભોગવતી વ્યાપારી પ્રવૃત્તિ ફરીથી વધારે જોશથી ખીલી નીકળી, તેમ જ ત્યાર પછી આપણને ગુજરાત વિશે વધારે ચોક્કસ ખબરો મળી શકે છે, તેથી તે પછીના સમયને આપણે અર્ચાચીન સમયથી ઓળખીશું. આશરે ૯ સદીના લાંબા મધ્યકાળને ગુજરાતનાં જૂનાં જૂનાં રાજ્યોના અમલ પ્રમાણે વહેંચીને તે પ્રમાણે પ્રાંતની વ્યાપારી પ્રવૃત્તિનું વર્ણન કરવાથી વધારે સરળતા પડશે.

આ મધ્યકાળનું નીચે પ્રમાણે વર્ગીકરણ થઇ શકે:

- (૧) હિન્દુ રાજ્ય—ઇ. સ. ૮૦૦ થી ૧૩૦૦ સુધી.
- (૨) બાદશાહી રાજ્ય—ઇ. સ. ૧૩૦૦ થી ૧૬૦૦ સુધી.
- (૩) મોગલ રાજ્ય—ઇ. સ. ૧૬૦૦ થી ૧૭૫૦ સુધી.
- (૪) મરાઠા રાજ્ય—ઇ. સ. ૧૭૫૦ થી ૧૮૫૦ સુધી.

ઉપરનું વર્ગીકરણ વિવિધ રાજ્યોની ચલતી કે પડતી ચોક્કસ તારીખવાર ખતાવે છે એમ નહીં જ કહી શકાય, પણ નિમ્નધની સરળતાને માટે વર્ગીકરણ કરવામાં આવ્યું છે.

(૧) હિન્દુ રાજ્યનો સમય

૯ મી સદીની શરૂઆતમાં ગુજરાતમાં આવડાવંશનું રાજ્ય ચાલતું હતું. વનરાજે વસાવેલું અણહીલવાડ શહેર ૧૦ મી થી ૧૪ મી સદી સુધી પોતાની જાહોજલાલી અચળ રીતે જાળવી રહ્યું હતું. આવડા વંશ પછી ચાલુક્ય વંશના રાજ્ય નીચે તે શહેર વ્યાપારમાં ધણું આગળ વધેતું હતું કુમારપાળ ચરિત્રનો કત્તા લખે છે કે “અણહીલવાડ વિસ્તારમાં ૧૦ કોસ હતું. તેની અંદર ચોરાસી ચોક અને બજારો સોના ને ચાંદીની ટંકશાળો સાથે હતા. જૂના જૂના વ્યાપારી અને કારીગર વર્ગ માટે જૂદાં જૂદાં બજારો હતાં. અદાર પ્રકારની જાતો ત્યાં વસતી હતી. દરેક માથાને માટે જૂદી માડવી હતી કે જ્યાં આયાત કે નિકાશ પરના કર ઉઘરાવાતા. એ વ્યાપારનું મોટું મથક હતું, અને

દરોજના કરની આવક આશરે રૂા ૫,૦૦૦ થતી ^૧

કણોવતીની પાસે આવેલુ આસાવન ૧૦ મી સદીમા અગત્યનું વ્યાપારનુ મથક હતુ વ્યાપારની દ્રષ્ટિએ તે ખલાત અને પાટણથી ખીણ પકતિનુ શહેર હતુ અત્તેર લખે છે કે “અસાવન, ખલાત અને ભાર્ય, પાણુ અને મોડાસાના રમ્તાઓ પર આવેલુ હોવાથી ઘણુજ વતીવણુ, સમૃદ્ધિવાન અને વ્યાપારમા બ્રેસર હતુ ^૨ ૧૨મી ને ૧૩ મી સદીમા હાનુ કપડવજ મધ્યહિન્દ અને પાટણુ ભાર્ય તથા ખલાતના વ્યાપારના માર્ગ ઉપર અત્યત અગત્યનુ શહેર હતુ ધવનક અથવા અર્જુનીન ધોળમા પણ ૧૦ મી સદીમા આતરગ્રાતીય વ્યાપારનુ કેન્દ્ર હતુ ગુજરાતના રામઓની ગત્યધાની અણહીનરાક અને ખલાતના ધોરી માર્ગ પર તેમજ કારીયાવાડને મૂળ ગુજરાતની વચ્ચમા આવેલુ હોવાથી ૧૨ મી ને ૧૩ મી સદીમા ધોળમા ગુજરાતના અગત્યના શહેરોમાનુ એક શહેર હતુ કે ન્યા નાણાની લેવક દેવક વણી થતી ^૩

વખદ્રપુર અથવા અર્જુનીન વડોદરા ૯ મી સદીમા રૂકત ગામક હતુ, પણ ૧૩ મી સદીમા તે જૈન વ્યાપારીઓનુ નિવાસથાન થવાથી આતરગ્રાતીય વ્યાપારનુ મુખ્ય મથક હતું ^૪ મૂળરાજ અને સોનથી વનસ્ત્રેના વખતમા ગિદપુર જત્રાનુ ધામ હતુ તેથી કુદગતી રીતે તે શહેર વ્યાપારઉદ્યોગમા આગળ વધેલુ હતુ “તલાતીય” અથવા તાવનુ ખલાત ૮ મી સદીમા યનિક ગભ્યની ગભ્યવની હતુ, પણ સોનકી રામઓના અમનમા તે ગભ્યના આવાન ને નિમય વ્યાપારનુ મુખ્ય બદર હતું શ્રી. અત્તેર લખે છે કે

૧ J Burgess, A Visit to Gujarat in 1869 p 80-81

૨ Altkar, Ancient Cities in Gujarat p 16

૩ “ ” pp 26-27

૪ Altkar, Ancient Towns in Gujarat, p 37

“મુસલમાન યાત્રાળુઓ મહા જવા માટે આ ખંદરથી જોસતા. ગુજરાતનાં નાણાંબજારોમાંનું તે મુખ્ય નાણાંબજાર હતું, સોલંકી રાજાઓના નીકાસેન્યનું સ્થળ હતું. પણ બાદશાહી સમયમાં આ સમૃદ્ધિવાન ખંદરની પડતી થવા માંડી.”^૧

અમદાવાદ જેઝરીયરનો કર્તા આ સમયની વ્યાપારી પ્રવૃત્તિને માટે નીચે પ્રમાણે લખે છે : “અણહિલવાડના રાજ્યમાં મોડાસાની ટેકરીથી સાબરમતીના મુખ સુધીનું જંગલ ખેડાણ લાયક જગ્યામાં ફેરવાઈ ગયું હતું, અને ત્યાં ઘીચ વસ્તીવાળાં શહેરો વસ્યાં હતાં. તેમાંનું ઘોળકા શહેર આંતરપ્રાંતીય વ્યાપારનું મથક હતું. પાટણના રાજાઓની નીચે ઘોઘા ખંદર વધતું જતું હતું. બ્યારે ઇ. સ. ૧૪૧૧ માં અમદાવાદ વસ્યું ત્યારે ઘોઘા ખંદરની જાહોજલાલી વધેલી, કારણ કે મોટાં વહાલો ત્યાં ઊંડા પાણીમાં લંઘરાતાં અને ત્યાંથી માલ ખંભાત ખંદર મારફતે અમદાવાદ શહેરમાં જતો હતો”^૨

આ સ્થળે સિવાય ગુજરાતમાં બીજાં ઘણાં શહેરો વ્યાપાર-ઉદ્યોગની પ્રવૃત્તિમાં રોકાયેલાં હતાં, અને તેમની આપૂર્વ સમૃદ્ધિનું મૂળ કારણ તે પ્રાંતની વ્યાપારઉદ્યોગની જાહોજલાલી સિવાય બીજું કંઈ ન હતું.

ગુજરાતના સ્વતંત્ર હિન્દુ રાજ્યના આશરે ૫ સદીના અમલમાં પ્રાંતના વ્યાપારઉદ્યોગને સાફ પોષણ મળેલું. તે આમળનાં વર્ણનો પરથી સાબીત થાય છે. ખંભાત ને ઘોઘા ગુજરાતના ફરીયાઈ વ્યાપારનાં કેન્દ્રસ્થાનો હતાં. અણહિલવાડ, આણવડ, કર્પટવાણિજ્ય, ધવલક, વટપદપુર ને સિદ્ધપુર વગેરે આંતરપ્રાંતીય વ્યાપારના મથકો હોવાથી ખંદેરોના નિકાસવ્યાપારના પોષકસ્થાનો હતાં. કાઠીયાવાડમાં

૧. Altekar, Ancient Towns in Gujarat, p. 47.

૨. Ahmedabad Gazetteer, Vol. IV, B. P., (1879), pp. 86-87.

પ્રાચીન સમયના પ્રલાસ, માગરોળ, દીન, ઘોઘા, પોગ્ગદર વગેરે બદરો હિન્દુ ગણ્યના અત સુધી પોતાની જાતોજ્જ્વાલી જાળની રક્ષા રતા મુખ્ય નજરનીધી વ્યાપારમાં આગળ વેળા રહેરો સુનીના ધોરી ગ્રામીણ મિત્રાણ વ્યવહારના માર્ગો આર્થિક રક્ષા આ રક્ષાના માર્ગો ગામમાં કે વણજાગની પોરો ઉપર માન દરીયામિતારે આવરો અને ત્યાંથી વહાણોમાં અગમ્યતાન, ઝરન, ધ્રુવિત ને દક્ષિણમાં મરમગ સુરી નિમ્નશ માટે લઈ જવામાં આવેરો સોનકી વશમાં વ્યાપારી પ્રજાને સાફ માન મળતુ અને ધણાખરા સોનકી ગણના પ્રવાનો પણ મોટા વ્યાપારી અને સગર દત્તા મિદ્યુગનું અદ્યક્ષિતિગ તથાવ શ્રીમત વ્યાપારીની અણીસર મદ્યથી જ પૂર્વ થયેલું એમ કહેવાય છે. આવા શ્રીમત ને સુસારી ગમાયો રામજોને ધણી વાગ અણીને વખતે મદદ કરતા, તેમજ પ્રાચીય વ્યાપારઉદ્યોગ ને ઉત્તેજન આપવાનું ચૂકના નહી. વ્યાપારની પ્રવૃત્તિ ઉપરાત વ્યાપારની વ્યવસ્થા પણ તે વખતે ધણી આરી હતી થી અતેક જણાવે છે કે “દરેક રહેરમાં વ્યાપાર ને ઉદ્યોગને માટે જૂલ જૂલ મળો હતા દરેક આવા મળને ઉપરી એવી કહેવાતો દરેક મળને પોતાના ગાયલ, રક્ષણને માટે પોતાનું લશ્કર અને તેના ગણ્યોને નાણા ધીરજા માટે પોતાની રગશી પેઢીઓ હતી આવા મળના પોતાની ચાપણ તથા ધર્મોલની મિત્રની વ્યવસ્થા કરના ને દુશમાં પોતાના વ્યાપાર કે ઉદ્યોગના હિત માટે તત્પર રહેતા”

(૨) આદર્શાદી ગણ્યનો સમય

તેમની રીતના અતમા અણુદિલવાડ પામણ જારતવર્ના પ્રધાન નગરોમાં અગ્ર સ્થાને હતું એ વખતે ગુજરાતનું સ્વત્ર હિન્દુ ગણ્ય નાચ પામ્યુ અને એનો ઉદ્યોગ મદારાગ કથુરેવ નાસીને દક્ષિણમાં ગયો એ પછી એ સદી સુધી દિન્દીના મુસવમાન

બાદશાહોના સુબા ગુજરાતનો વહીવટ પાટણમાં રહીને કરતા. છેલ્લો સુબો ઝકરખાં ચૌદગી સદીના અંતમાં મુઝફ્ફરશાહ નામ ધારણ કરીને સ્વતંત્ર થયો. તેના મરણ પછી તેનો પૌત્ર અહમદશાહ ગાદીએ આવ્યો. અહમદશાહ બળવાખોરોને વશ કરીને આશાવધ આવ્યો અને ત્યાંની હવા પસંદ પડવાથી ઇ. સ. ૧૪૧૧ માં અમદાવાદ શહેર વસાવ્યું.^૧ અણહિલવાડને બદલે હવે આશાવધ આગળ બાદશાહી રાજ્યનું નવું પાટનગર થયું. જોટલે અણહિલવાડની સર્વ પ્રવૃત્તિઓ આ નવા પાટનગરમાં આવી. શ્રી. દિવેદીયા કહે છે તેમ “વ્યાપારના ક્ષેત્રમાં અમદાવાદનું (આશાવધ) ગ્રામીન મહત્વ હવે સોગણું વધ્યું. અમદાવાદ વરસું ત્યારે યુરોપવાસીઓને હિન્દુસ્તાન ક્યાં આવ્યું તેની ખબર નહોતી. હિન્દમાં સેનાના ઢગલા મળે છે એમ યુરોપવાસીઓ સમજતા અને હિન્દુસ્તાનને શોધવા માટે ભગીરથ પ્રયત્નો કરતા... જે વખતે પૂર્વના સમુદ્રોમાં યુરોપવાસીઓનો મંચાર નામનો જ હતો તે વખતે આરબો અને ગુજરાતીઓ જ સર્વોપરી હતા. પંદરમી સદીમાં અમદાવાદની બાદશાહીનો પીપલધ્વજ પૂર્વના મહાસાગરમાં બધે ધૂમતો. પરદેશી વ્યાપારીઓ ગુજરાતને અને હિન્દના કેટલાક ભાગને ખંભાતના મહારાજ્ય તરીકે ઓળખતા.”^૨ અમદાવાદની જાહોજલાલી ૧૫ મી ને ૧૬ મી સદીના પહેલા ભાગમાં પૂર્ણ કળાએ પહોંચેલી, અને આથી તેને કેટલાક ઇતિહાસકારો “કુનિયાતું બજાર” એ નામથી સંબોધતાં.

બાદશાહી સમયમાં મુસાફરી માટે આવેલા કેટલાક વિદ્વાન મુસાફરોએ અમદાવાદની આબાદીનાં ઘણાં વખાણ કરેલાં છે. તે ઉપરથી રૂપે થાય છે કે હિન્દુ રાજ્યોએ પોષેલી ગુજરાતની વ્યાપારી પ્રવૃત્તિ બાદશાહોના વખતમાં પણ ખીલી નીકળી હતી. બારબોસા

૧. દિવેદીયાનું ગુજરાતનું પાટનગર-અમદાવાદ-પા. ૨૩-૨૪.

જણાવે છે કે “આ નવું પાટનગર ગુજરાતનાં ધણાં શહેરો અને બંદરોના વ્યાપારનું કેન્દ્ર હતું. આ બંદરોએ વડાણપુરનું પુષ્કળ જોરમાં હતું ને વડાણના માલીકો સિન્દુ અને મુસલમાનો દતા.”^૧ વળી અમદાવાદ ગેઝેટીયરનો કત્તા લખે છે કે બાદશાહી અમલમાં (ઇ. સ. ૧૪૦૦ થી ૧૫૭૦) અમદાવાદમાં માળવાથી આરીણ આવતું; ખુરામાનથી ઘોડા, દધીઆર ને રેશમી માલ આવતો; અને પાસેના પ્રદેશમાંથી ગળા, દ ને અનાજ પરદેશ જતા માટે તથા રથાનિક ઉદ્યોગને માટે આવતાં. ખંભાતમાં અમદાવાદના લખકાદાર અમીરજી માટે પૂર્વનાં તમામ દેશોમાંથી મોજરોખની અનેક ઘીએ આવતી. અમદાવાદનો ફીનખાખ મચર અને સુતરાઉ કાપડ ખંભાતથી ચલતાં, એટલે ખંભાતને નામે પંકાતાં; ને દેશથી પેઢીન સુધીના પૂર્વ ગોળાર્ધના દરેક ખજાર-માં બહુ ખપતા. મલાકાના જંગલી લોકો પેતાની ઉચ્ચ જંગલો આ કાપડનો દગલો આપતા ત્યારે બંધનમાંથી મુક્ત થતા. આફ્રીકાનાં કિનારા પર એ કાપડ સુવર્ણને બદલે વેચાતું.^૨ બારબોરા જણાવે છે કે “અફીથી એકનમાં કેટલાક ઔષધો, આરીણ, ઘઉં, ગળા, મથુકા વગેરે જતું; અને એકનથી ગ્રાંથુ, પારો, મુલાખજળ અને સ્કીંગલોક આવતું. અરબસ્તાનથી ઘોડા આવતા. આફ્રીકાથી સોનું, કાપીદાત, અંગર અને ગીણ આવતું. મલખારથી સોપારી નાળીયેર અને મરી આવતાં. સિંદલદીપ અને પેગુથી એ જ માલ આવતો. ખંભાણાથી સાકર અને મલમલ આવતી. જવાથી ઝવેરાન અને કસ્તુરી ને મલાકા-થી તેમજનાની વસ્તુઓ આવતી.....એકન આગળ ખંભાતનાં ધર્મી મોટા વહાણો એટલા બધા જ્યાબધે માલ સાથે અરબસ્તાન, આફ્રીકા અને ઇજિપ્ત સાથે વ્યાપાર કરવા આવતાં કે તેમના સુતરાઉ કાપડની કીંમતનો ખ્યાલ પણ ન આવે.”^૩ આ લંબાણ વર્ણન તે વખતના અમદાવાદની બહુ ગુજરાતની વ્યાપારમુદ્દિ બતાવવાને પૂરતું છે.

આશરે ત્રણ સદીના બાદશાહી અમલમાં ગુજરાતમાં વ્યાપાર-ઉદ્યોગને સારું ઉત્તેજન મળ્યું હતું. બાદશાહોની રાજધાની અમદાવાદ થવાથી ગુજરાતનો બધો વ્યાપાર તે જગ્યાએ આવતો હતો. તે સમયમાં હાલના જેવા યાત્રિક વાહનોના અભાવે મામાન્ય રીતે પ્રાંતનો વ્યાપાર રાજધાનીને જ અનુમતો હતો. હિન્દુ રાજાઓના વખતમાં અણુદિવવાડ આનંદપ્રાતીય વ્યાપારનું કેન્દ્રધાન હતું, પણ બાદશાહોના વખતમાં તે સ્થાન અમદાવાદને મળ્યું. દરીયાઈ વ્યાપારનું મુખ્ય બાઈ ખલત બંદર જ હતું, કાલણ કે અમદાવાદથી નિકળ થતો માત્ર ખંભાતને નામે મળતો હતો, પણ શી. અસ્તેકર કહે છે કે “આ સમૃદ્ધિવાન બંદર મુમલમાનની ચકાઈને લઈને વ્યાપારઉદ્યોગમાં પછાત પડેલું”^૧ અમદાવાદ ગેરેલીયગનો કતો એમ કહે છે કે “બાદશાહી અમલમાં મુમલમાન વ્યાપારીઓ તેમના સ્પર્ધા પોર્ટુગીઝની આવે દરીયાઈમાં ઉતરતા. મલાક્કા અને મલબારના કિનારા પર અને આફ્રિકાની સોનાની ખાણો આગળ તેઓ માન લઈ જતા, એકસંપ કરીને ભાવ વધારતા, ને પોર્ટુગીઝ વ્યાપારીઓને હાકી કાઢવા માટે રથાનિક રાજાઓને ઉશ્કેરતા.”^૨

આ ઉપરથી એમ માલમ પડે છે કે હિન્દુ રાજ્યના અંત પછીની એક સદી બાદ કરતા, પછીની એક મદીમાં (૧૪૧૧-૧૫૩૮) ખંભાતનો દરીયાઈ વ્યાપાર વધેલો હોવો જોઈએ, ફેર માત્ર એટલો જ દોર્લ શકે કે હિન્દુ રાજ્યમાં હિન્દુ વ્યાપારીને ઉત્તેજન મળતું ૧૬ મી મદીના પાછલા ભાગમાં ખલત બંદરની પકતી થયેલી અને તે વખતે જ બાદશાહી રાજ્યનો અંત આવેલો બાદશાહોનું મન સાધારણ રીતે અપાત્ય પણ વગરે હોવાથી તેઓ મસીદ, ધર્મશાળા રસ્તા વગેરે બંધાવતા ગજવાનીની ખીલવણી

૧ Alcock, Ancient Cities in Gujarat, p 47

૨ Ahmedabad Gazetteer, Vol IV, B P (1679, p 88.

સામાનનાં ભરેલાં બસો ગાડાં પરદેશ ચડવા માટે ખંભાત જતાં અને ત્યાંથી નાનાં વડાણો મારફતે ઘોઘે જતાં.^૧ ઇ. સ. ૧૬૩૮ માં મેન્ડોસો અમદાવાદ વિષે લખે છે કે ત્યાં વ્યાપારની સગવડ બહુ સારી હતી. દારૂગોળો, સીસું, ને સુરોખારનો વ્યાપાર કરવા માટે રાજ્યની રજા લેવી પડતી, પણ ખીચ વસ્તુઓમાં વ્યાપાર કરવા માટે છૂટ હતી. દરેક ગાડા દીઠ ૧૫ પેની કર લેવાતો. વાણીયાના આડતીયા ને પેટીઓ એશીયાના દરેક ભાગમાં તેમ જ દેન્ડેટીનોપલમાં હોવાથી વ્યાપારી લોકોને હુડીયામણ સરખા ને ફાયદાકારક પડતું.^૨

ઈ. સ. ૧૬૬૬ માં થેવેનો નામનો મુસાફર જણાવે છે કે “અમદાવાદમાં ગળીની નિકાસ બહુ સારી હતી. મુંદ, ખાંડ, શર્ક, લાખ, દરડે, આંખળા, આબલી, અરીણ, સુરોખાર ને મધ વગેરે માલની ઘણી જ નિકાસ થતી. દિલ્હી અને લાહોરથી ધણું કાપડ આવતું. તે ઉપરાંત શહેરમાં બનેલા સાદીન, મખમલ, ટફ્ટા, મશર, ક્રીનખાખ, વગેરે માલ પણ બહારગામ જતા.” મેન્ડોસો અને થેવેનો બન્ને, સરખેજની ગળી બધા કરતા સારી હતી, એમ જણાવે છે. વળી મેન્ડોસો કહે છે કે અમદાવાદમાં રેશમી ગાલીયા ને છોંટ બનાવવાનાં કારખાના હતા. ટેવરનીયર નામનો મુસાફર, અમદાવાદમાં પતાસાં સારાં બનતાં એમ જણાવે છે.^૩

૧૬૮૯ માં સુરતની મુસાફરીએ નીકળેલો મુસાફર ઓર્બીગટન સુરતની જાહોજલાલી વિષે નીચે પ્રમાણે લખે છે : “સુરત એ મોગલ સામ્રાજ્યના આંતરગ્રાંતીય વ્યાપારની નિકાસનું મુખ્ય ખાંડ હતું. સુરતની જગદમાં એવી અશ્રુત ચીજો આવતી કે ખરીદનારને

૧. Ahmedabad Gazetteer, Vol. IV, B. P. (1879); p. 88.

૨. “ ” ” p. 89.

૩. Ahmedabad Gazetteer, Vol. IV; B. P., (1879); p. 89.

તેને ફરીથી નફા સાથે વેચવાનું મન થઇ જાય. તાપી નદીમાં વહાણ ફરી શકતાં, તેથી આયાત ને નિકાસ વ્યાપારનો મુખ્ય માર્ગ આ નદી જ હતી. યુરોપથી જ નહીં પણ ચાઇના, ઇરાન, અરબસ્તાન અને ખીજા દૂર દેશોમાંથી વિવિધ જાતના માલ વહાણમાં આ બંદરે આવતા ને તેની સમૃદ્ધિમાં વધારો કરતા. ત્યાંનું કૌંમતી રેશમ, અતલસ, ગાલીચા, મખમલ, સાડીન. ટેફેટા વગેરે વખણાતું. ઇરાનના અખાતમાથી સાચાં મોતી અહીં જથ્થાબંધ આવતાં અને તેની બજારમાં હીરા, માણેક, નીલમ વગેરે કિંમતી પથ્થરો ઘણા જથ્થામાં જોવામાં આવતા. સુરતનું સોનું એટલું શુદ્ધ હતું કે તેને યુરોપ લાવવામાં આવે તો ૧૨ થી ૧૪ ટકા કમીશન મળે. ત્યાંનું રૂપું પણ મેકસીકોના ડોલર કરતાં એકે તેવું હતું. આ બંદરે માલ ઢેઠ, આગ્રા, દિલ્હી, ભરૂચ ને અમદાવાદ વગેરે જગ્યાએથી આવતો, ને યુરોપ, ટુર્કસ્તાન, અરબસ્તાન, ઇરાન ને અર્મિનીયાની વ્યાપારી પ્રજાઓ તેમને જથ્થાબંધ ખરીદતી.^{૧૨}

બાદશાહી અમલમાં વ્યાપારનું બાઈ ખંભાત બંદર હતું, પણ મોગલ સમ્રાટોએ સુરત બંદરને પસંદગી આપીને તેની ખીલવણી કરી. મોગલ રાજ્યની શરૂઆતથી ૧૭ મી સદીના પાછલા ભાગ સુધી સુરત બંદરની આબાદી પૂર્ણ કળાએ હતી. માત્ર વ્યાપારનું કેન્દ્ર ખંભાત બદલીને સુરત થયું, પણ ગુજરાતનો વ્યાપારઉદ્યોગ મોગલ રાજ્યમાં ચાલુ જ રહ્યો. ગુજરાતની વ્યાપારી પ્રજા વિશે ઓવીંગટન નામનો મુસાફર લખે છે કે વાણીયા કે જે હિસાબી કામમાં ઘણા ઝડપવાળા ને કુશળ હતા તે બધી પ્રજા કરતાં વધારે શીખત હતા. સુરતી સુધારો એટલા દારીગરીમાં દુશીયાર હતા કે ગમે તેવા પરદેશી વહાણની નકલ ઉપરથી તદ્દન એવાં જ વહાણ બનાવતા.^{૧૩}

૨. J. Orington, A Voyage to Surat in 1689, p. 131-133.

૩. Orington, A Voyage to Surat in 1689, pp. 165-166.

બંદરનો વ્યાપાર મુરતના ખારામાં જવાથી અમદાવાદના વ્યાપારની મહત્તા કંઈ ઓછી થઈ નહીં. ૧૭ મી સદીની શરૂઆતમાં સર ટોમસ હર્બર્ટ^૧ લખે છે કે “ગુજરાતના પાટનગરમાં દુકાનો સુગંધી અંજનો, અતર, તેળના, છીંટ, રેશમી અને સુતરાઉ કાપડ અને હિન્દ તથા ચીનની ફર્નિચ વસ્તુઓથી ભરપૂર હતી. આ દુકાનોના માલીકો કરકસરીયા અને અશ્વવિકાસી એવા વાણીયા હતા.”^૨ આખી ૧૭ મી સદી સુધી અમદાવાદનો બંદર આખા ગુજરાતનો વ્યાપારઉલ્લેખ સારી હાલતમાં હતો. ઇ. સ. ૧૬૯૫ માં જેમીલી કરેરી નામનો ખીજો મુસાફર એમ જણાવે છે કે “અમદાવાદનો કીનખાખ વેનીસના તેવા જ માલથી કાંઈ રીતે ઉતરે તેમ ન હતો.”^૩

મોગલ સામ્રાજ્યની શરૂઆતમાં એટલે ૧૬ મી સદીના અંત સુધી ખારખોસા જણાવે છે કે “ધોધા કાઠીયાવાડના નિકાશ વ્યાપારનું ખાફું હતું, તેમજ ખીજાં બંદરો જેવાં કે માંગરોળ અને પોરબંદર ઔરંગઝેમના રાજ્યના અંત સુધી સારી આખાદીમાં હતાં.”^૪ આ સાબીત કરે છે કે ગુજરાતનો વ્યાપાર મોગલ સમયમાં સારી હાલતમાં હતો.

મોગલ રાજ્યના સમયમાં દિલ્હીથી નીમાયેલા સૂબાઓ અમદાવાદમાં રહેતા અને રાજ્યોની સૂચના પ્રમાણે પ્રાંત ઉપર રાજ્ય કરતા. આથી રાજ્યોના જેવું રાજ્યવાની પ્રત્યે સતત ધ્યાન સૂબાઓ આપી શક્યા નહીં હોય, છતાં પ્રાંતની સમૃદ્ધિ ઉપરથી એમ લાગે છે કે આશરે દોઢસો વરસના મોગલ રાજ્યના આશ્રય નીચે ગુજરાત પ્રાંતની જાહોજલાલી કાયમ રહેલી હોવી નોંધએ.

૧-૨. Ahmedabad Gazetteer, Vol. IV; B. P., (1879); pp. 254-255.

૩. Kathiawar Gazetteer, Vol. VIII; B. P., (1884); p. 237.

શ્રી. ખુશાલચંદ શાહ હિન્દના ઈ. સ. ૧૧૦૦ થી ૧૭૦૦ સુધીના સુસજ્જમાન સમયના વ્યાપાર વિષે નીચે પ્રમાણે લખે છે. “ તે વખતના પ્રચલિત ધોરણ મુજબ હિન્દના વ્યાપારની કિંમત આંદ્રીએ, અને તે વખતના વ્યાપારની અગવડો પણ ખ્યાનમાં લઈએ તો, એટલે તે વ્યાપાર કદમાં અને કિંમતમાં ઘણો વધારે હોવો જોઈએ. અર્વાચીન વ્યાપારમાં જે કાચો માલ અને ખોરાકની ચીજો વધારે પ્રમાણમાં નિકાશ થાય છે, તેને તે વખતે રથાન ન હોવું જોઈએ, તેને જલ્દી કદમાં નાની, પણ કિંમતમાં મોટી, એવી મોજશોખની વસ્તુઓ કે જે હિન્દની જરૂરિયાત કરતાં વધારે પ્રમાણમાં ઉત્પન્ન થતી તે બદલ નિકાશ થતી હોવી જોઈએ. હાલના જેવી જગતની મદદ સિવાય વળી, તે વખતની દેશની મર્યાદા ઉપરથી કુદરતી રીતે ખ્યાલ આવી શકે કે પ્લીનાના ધારવા મુજબ વ્યાપારમાથી જ હિન્દે પુષ્કળ ધન મેળવેલું. તે વખતનો આખા દેશનો વ્યાપાર આવાત અને નિકાશ સહિત ૩૦. ૫૦ કરોડથી ઓછો નહીં; તેમ જ રૂ. ૧૦૦ કરોડની આમપામ હોવો જોઈએ.”^૧

ગુજરાતના વ્યાપારની પ્રવૃત્તિનો પણ આ ઉપરથી ખ્યાલ આવી શકે, કારણ કે હિન્દના બીજા પ્રાંતો કરતાં ગુજરાતનો વ્યાપાર ઓછો તો નહીં જ હોવો જોઈએ. બપહાર માટે તે વખતે ધોરી રસ્તા હતા કે જે રાજધાનીથી બીજા પ્રાંતોની હદમાં પહોંચતા. મોગન રાજ્ય એ લશ્કરી રાજ્ય હોવાથી તેણે લશ્કરની સમગ્ર માટે પણ ધોરી રસ્તા બંધાવેલા હોવા જોઈએ. વધાગમાં બાદશાહી અખતમાં શરૂ થયેલી પગલવદારની ગોઠવણ મોગન સમયમાં મંથૂર્ રીતે ઉપયોગમાં લેવાતી^૨ કે જેથી વ્યાપારને વધુ અનુકૂળતા મળેવી.

૧. K. T. Shah Trade, Transport & Tariff in India, pp. 29 & 46.

૨. K. T. Shah. Trade, Transport & Tariff in India, p. 47.

(૪) મરાઠી રાજ્યનો સમય (અચાન્તિનો કાળ)

ઈ. સ. ૧૭૦૭ માં મોગલ સામ્રાજ્યના પરાક્રમી બાદશાહ ઔરંગ-ઝેમના અવમાન પછી તે રાજ્યની પડતી બેઠી. ત્યાર પછીનો લગભગ આખી સદીનો કાળ મોગલ રાજ્યના હેઠલા રાજાઓ નાનગા હોવાથી ને મરાઠાઓની ચલાઇઓમાં અચાન્તિ અને અન્યવચયામાં ગયો. કુદરતી રીતે આ સમયમાં ગુજરાતના, બંદે આખા ભારતવર્ષના વ્યાપાર ઉદ્યોગને ધણું નુકસાન થયું. શ્રી. ખુલાસાતે શાહ દહે છે તેમ મોગલ રાજ્યની સંપૂર્ણ રાજકીય વ્યવસ્થાની પડતી પછી (૧૭૦૭) ને રાજપૂતાનું કે મરાઠાનું કે પરદેશી પ્રમુખ રાજ્ય તરત જ રથાપવામાં આવ્યું હોત તો જે વ્યાપારઉદ્યોગને નુકસાન થયું તે થવા પામ્યું હોત નહીં.^૧ આખા દેશમાં જ નહીં, પણ દેશની બહાર પણ યુરોપીયનો અને આરબો વચ્ચે અને યુરોપીયનોમાં માહોમાહે દરીઆઈ વ્યાપારની દરીયાઈને લીધે દેશનો દરીયાઈ વ્યાપાર સહીસલામત ન હતો. આ જ અરસામાં ખંભાત આગળ દરીયો પૂરાઈ જવાથી મુસ્લિમ દરીયાઈ વ્યાપારનું મથક થયું. આથી અમદાવાદના કેટલાક વ્યાપારીઓ સુરતમાં પેઢીઓ રથાપી. આ અચાન્તિના સમયમાં જનમાલનો ભય વધતો ગયો ને વ્યાપાર સંકોચાઈને શહેરોમાં આવ્યો; પણ દેરોમાં ઉશ્કડું દાણના ત્રાસ વધ્યા. વ્યાપારના માગો ઉપર દેરો દાણની ચોરીઓ બેઠી. ઈ. સ. ૧૭૫૫ માં પેશ્વા અને ગાયકવાડે અમદાવાદ શહેરને વહેંચી લીધું, ત્યાર પછી વસ્તુસ્થિતિ વધારે બગડી.^૨ દરેક સત્તા પ્રભુ પાસેથી ગમે તેમ કરીને પૈસા કઢાવતી. આપ્રમાણિકપણાને ઉત્તેજન મળ્યું. જતાં અને કરવેરા એટલા બધા વધી ગયા કે માલની કાચી અવરચાથી તૈયાર માલ બંદરે પહોંચે ત્યાં સુધી ધણી વાર વેરા લેવાતા. ફક્ત

૧. K. T. Shah, Trade, Transport & Tariff in India, p. 48.

૨. Ahmedabad Gazetteer, Vol. IV., B. P. (1879), p. 89.

સરકારના કરવેરા આપ્યા પછી પણ ખાનગી અમલદારોને પણ દાન આપવું પડતું. એવા સંલોગોમા પ્રાતના વ્યાપાર ઉપર કરના બોન અસલ થઈ પડે તેમા કાઈ નવાઈ નથી. ઇ. સ. ૧૭૮૧ માં જેમ્સ કોર્પોરેશનને છે કે આ શહેરમા એક વખત દરેક જાતના વ્યાપારીઓ, કપાકારો ને મુસાફરો ઉભગતા હતા. ત્યાં આજે ગરીબાઈ છે, અને બહુ યત્નકાર લાગે છે.^૧

અમદાવાદ ગેઝેટીયરનો કર્તા જણાવે છે કે ૧૮ મી સદીના છેવટના ભાગમા ખજાતનો દરીયાઈ વ્યાપાર નહીં જેવો હતો. મુખ્ય નિકાશ મીઠું, કાપડ અને ખેતીની પેદાશ રહી હતી અને દરીયાઈ વ્યાપાર માત્ર પશ્ચિમના પ્રદેશો અને નીચેના દીનારાના બંદરો સાથે જારી રહ્યો હતો. ભાવનગર બંદરની ખીણવણીને લઈને કાળિયાવાડમા ઘોઘા બંદરની પણ પડતી યવા માડી હતી.^૨ અચાન્તિકાગની વ્યાપાર ઉપર અમર એવી ચચેલી કે બ્રિટિશના ગુજરાતમા આવ્યા પછી પણ ગયેલી વ્યાપારની સમૃદ્ધિને ફરીથી ખીચવતા બહુ વખત લાગ્યો. ઈ. સ. ૧૮૬૯ માં બર્ગેસ નામનો મુસાફર અમદાવાદ વિશે લખે છે કે “એક વખત અખિન ભારતવર્ષના બધા શહેરોમાનું અમ શહેર કે જેના પરાનો વિસ્તાર આશરે ૨૭ માઈન હતો, જેની પોગો બધા અને બ્યવસ્થિત હતી, જેની અંદર મુદર મસજીદો, મહેલો, ઝરાઓ, ધર્મશાળાઓ અને બ્યાયમ દિરો આવેના હતા, તે પાટનગરની આજે પડતી દશા છે. લગભગ ત્રણ સદી સુધી કોઈ ગામએ બાદશાહી અમલની માફક ફતા પ્રાતોના વ્યાપારને ઉત્તેજન આપ્યું નથી; તેમ જ તેથી અર્ધો કાળ સુધી પણ કોઈ સુમાએ તેની પહેલાની સમૃદ્ધિને જાગી ગમવા પ્રયત્ન કર્યો નથી.”^૩

૧. Ahmedabad Gazetteer, Vol IV., B P 1879, p 90.

૨ Ahmedabad Gazetteer, Vol IV., B P. (1879), pp 91-92.

૩ Burgers, A visit to Gujarat in 1869, p 24-25.

ઈ. સ. ૧૮૧૮ માં બ્રિટિશ લોકો ગુજરાતનું સત્ત્વ લેવાને સારૂ થયા ત્યાંમુઘી, અથવા લગભગ રેલ્વેના સમય મુઘી અચાન્તિનો કાળ ગુજરાતમાં રહ્યો. ઇ. સ. ૧૮૧૮ પછી ચાન્તિ અને વ્યવસાય પ્રાંતમાં દેખાવા લાગ્યા પણ રેલ્વેના આવ્યા પછી (૧૮૫૦-૬૦) જોઈએ તેવો મુદ્દારો થવા લાગ્યો. આ અચાન્તિના સમયમાં ન્યારે મરાઠાઓનું ધ્યાન ચોથ ઉધરાવવામાં જ રોકાયેલું હતું, ત્યારે વ્યાપારમાં કે વ્યવહારમાં સૂખાઓએ રસ લીધો હોય, એ માનવું અશક્ય છે. વ્યવહારના માર્ગોની રિયતિ, આશરે દોઢ સદીના અચાન્તિના સમયમાં, વ્યાપારના જેવી બદલે તેથી વધારે ખરાબ થઈ હોવી જોઈએ.

આ સમયમાં કાઠીયાવાડ વિશે કંઈ જાણવા મળતું નથી, પણ તેની રિયતિ ગુજરાતના જેવી જ હોવી જોઈએ.

વ્યાપારનાં લક્ષણો

ગુજરાતના વ્યાપાર અને વ્યવહારની ઐતિહાસિક રૂપરેખા જોયા પછી તેનાં મુખ્ય લક્ષણો શા હતા તે આપણે જાણવા જોઈએ. ઇ. સ. ની શરૂઆત પહેલાં પણ ગુજરાત વ્યાપારઉદ્યોગમાં ધણો આગળ વધેલો હતો. આ પ્રાચીન સમયના વ્યાપારનું મુખ્ય લક્ષણ એ હતું કે પ્રાંતની આયાત કરતા નિકાશ વધારે હતી અને નિકાશમાં તૈયાર માલ અને કિંમતી મોજશોખની ચીજો વધારે પ્રમાણમાં હતી. ખીજું કાચો માલ પ્રાંતના ઉદ્યોગોમાં જ વપરાઈ જવાથી તેની નિકાશ થતી નહીં. વિવિધ મુસાફરોના વર્ણનોમાં રહા અને કાચા માલની નિકાશ વિશે કંઈ માલમ પડતું નથી, કારણ કે કાચો માલ રચાનિક ઉદ્યોગોના વપરાશમાં આવતો અને રહાની તે વખતે જરૂર ન હતી. ત્રીજું તે વખતે આંતરપ્રાંતીય વ્યાપાર પુષ્કળ હતો. વ્યવહારની અગત્યણો હોવા છતાં આ વ્યાપાર સારી રીતે ખીસેલો હતો. ચોથું પ્રાચીન ખંદેરો પુનર્નિકાશનો વ્યાપાર કરતાં હોવાથી સારો નફો

મેળવતા ગુજરાતનો વ્યાપાર રેલ મિલ્લદ્વીપ, અવાકા, આક્રોકા, અગમ તાન, ઇમાન સુધી હતો ગુજરાતના પ્રાચીન દરીયાઈ વ્યાપારની જાહેરાતની ઉપરથી અદેજ ખજાન બાવી રાજ્ય કે તે વખતના ગુજરાતીઓ વહાણવટામાં તથા નાણવટામાં આમળ વધેના દોષા બેબેએ ૧૧ મી ૨૬મી સુધીના પ્રાચીન વ્યાપાર વિશે શ્રી ખુદાનગર સાદ કહે છે કે “હિન્દી આયાત અને નિકાસ વધારે દોષાથી, કુદરતી રીતે વ્યાપારનું સર્વથા હિન્દી તરફેણમાં હતું પણ પ્રાચીન હિન્દુ નાગર્યોએ વ્યાપારને વધારવા માટે જહાઝી કાયદા ધરેના ન હતા તેમ જ આયાત ને નિકાસ બંને ઉપર મજબી રીતે, કમ આવકની દૃષ્ટિથી જ જગત વેગ નાખવામાં આવતો” ગુજરાતના પ્રાચીન અને અર્વાચીન વ્યાપારમાં આ તફાવત છે, તથા બંનેમાંથી ગતિ અને ગેરગતિ કેલે બંને લાભનાણ થયા હતા અથવા થાય છે, તે આથી સમજવું આગ નથી.

ગુજરાતમાં અત્યંત હિન્દુ રાજ્યના ઉદય પછી, મધ્યકાલે સુધી ઉચ્ચો ગજપૂત ગતિઓએ બારે ૧ થી સદી સુધી ગતિ કર્યું તે બાદમાં વ્યાપારઉદ્યોગ ખીસ્યા જતોના માર્ગે નિષ્કાસ અને આયાત વ્યાપાર વધના માણે પ્રાતમાં એવું ને કિંમતી ચીજે જથ્થામય આદાના નામઓના વ્યાપારમાં અમારો પણ વ્યાપારમાં રસ લેના, તેથી પ્રાતનું વહાણવટું અને નાણવટું વધેના સાધુ દુકાન તે વખતના ગતિઓની જાહેરાત લીધું મૂલ્ય મગલ વ્યાપારની આમાની વિચાર કરી હતું નિષ્કાસ વ્યાપારમાં તેવા માત્ર અને કિંમતી ચીજે વધારે પ્રમાણમાં જતા, અને અયાત કરના નિકાસ વ્યાપાર ધરો હતો.

હિન્દુ રાજ્યના અત્યંત પછી બાત્યાલી ગતિનો તરફ જ ઉદય

થયો, તેથી પ્રાંતના એકંદર વ્યાપારને બહુ હાનિ થઈ નહીં, બાદ-
શાહોની રાજધાની અણુદિલ્લવાઃ બદલાર્થ અને અમદાવાદ થઈ,
પણદરીયાર્થ વ્યાપારનું ખાકું ખંભાત જ રહ્યું. કુદરતી રીતે ઉતરને
બધો વ્યાપાર અંમદાવાદમાં આવ્યો. ગુજરાતનો દરીયાર્થ વ્યાપાર
અરબરનાન, ઇરાન, આફ્રીકા વિગેરે રથજે વધવા લાગ્યો. બાદ-
શાહી અમલમાં મુસલમાન વ્યાપારીને વધારે ઉત્તેજન મળેલું હોવું
જોઈએ. ગુજરાતી વડાણોનો પીપલધ્વજ આખા પૂર્વના મહા-
સાગરમાં ફરકતો. હિન્દુ રાજાઓની માફક બાદશાહો પણ કળા,
રથાપત્ય વગેરેમાં રસ લેતા, તેમ જ લોકપ્રયોગી સાધનો પૂર્ગપાડના.
વ્યાપાર માટે ધોરી રસ્તા પણ તે વખતે સારા હતા અને બાદ-
શાહોના વખતમાં જ પત્રચમત્કારની વ્યવસ્થા શરૂ થઈ હતી. પ્રાચીન
વ્યાપારના જેવા જ લક્ષણો ઘણાં લાગે આ વ્યાપારના હતા. પુન-
ર્નિર્દાશનો વ્યાપાર પણ આજે જ હતા.

ત્રણ મહીના બાદશાહી અમલ પછી મોગલ રાજ્યનો ઉદય
થયો, પણ મોગલ રાજધાની દિલ્લી ગ્હેરાથી અમદાવાદના સુમા
વ્યાપારપ્રવૃત્તિ ઉપર એટલું બધું ધ્યાન આપતા નહીં. છતાં વ્યાપાર-
ઉદ્યોગ ચાલુ રહ્યો, પણ ખભાત બંદરને બદલે સુગત દરીયાઈ
વ્યાપારનું ખાકું થયું. આશરે દોઢસો વર્ષના મોગલના અમલમાં
પહેલાના રાજ્યો જેની જાહોજલાલી નહીં વધી હોય, પણ અર્ધ-
ચીન વ્યાપારના લક્ષણો જેવા મોગલ સમયના વ્યાપારના લક્ષણો
ન હતા. આ પછી અશાન્તિનો કાળ શરૂ થયો અને મરાઠાની
ચઢાઈઓથી તેમજ સામાન્ય અવ્યવસ્થાથી ગુજરાતમાં રહેલે આવી
ત્યાં મુઠી વ્યાપાર અને વ્યવહારની રીતિ સુધરી નહીં.

પ્રકરણ ૭ મું.

અર્વાચીન સમયનો વ્યાપાર

અંગ્રેજી રાજ્યની શરૂઆતની સ્થિતિ

૧૭ મી સદીની શરૂઆતમાં અંગ્રેજો ગુજરાતમાં વ્યાપાર માટે આવેલા ને સુરત ખંદેરે કોકી નાંખેલી. ઇ. સ. ૧૬૦૮ થી ૧૬૮૭ સુધી સુરત અંગ્રેજોનું પશ્ચિમ હિન્દના વ્યાપારનું મથક હતું. ત્યાર પછી મરાઠાની વ્યઢાઈથી તથા તાપી નદી મુખ આગળ પૂરાઈ જવાથી તથા મોગલ સત્તાધીશોના આપખુદી અમલને લીધે અંગ્રેજોએ મુખ્ય ખંદરને પસંદ કર્યું.^૧ અમદાવાદમાં પણ તે જ અરસામાં અંગ્રેજોએ કોકી નાંખેલી. અંગ્રેજી એલચી સર ટોમસ રો બ્યારે જહાગીર પાસે ગુજરાતમાં વ્યાપાર કરવા માટે હક્ક મેળવવા આવેલો ત્યારે તે સબધી દોલ્લકરાર ઇ. સ. ૧૬૧૮ માં અમદાવાદમાં થયેલા, એમ ગુજરાતના પાટનગરનો કર્તા જણાવે છે.^૨ ત્યારબાદ લગભગ આખી ૧૮ મી સદી (ઇ. સ. ૧૭૦૭-૧૮૧૮) અશાન્તિ અને અવ્યવસ્થામાં જવાથી અંગ્રેજોને સ્થિર થવાની તક ન મળી. ઇ. સ. ૧૮૧૮ પછી ગુજરાતમાં અંગ્રેજી રાજ્યના સૂબનો ઉદય થયો, અને તેની સાથે સર્વત્ર શાન્તિ ને વ્યવસ્થા પ્રસરી. પ્રાંતના વ્યાપારઉદ્યોગને

૧. Orington, A voyage to Surat in 1659, p. 129.

૨. Ahmedabad Gazetteer, Vol. IV. B. P., (1819),

ફરીથી ખીલવાની તક મળી. શાન્તિ ને વિશ્વાસથી લોકોની નૈસર્ગિક વ્યાપારી શક્તિ પાછી ઠેકાણે આવવા લાગી. જાહેંગીની ખાસ જરૂરીયાતની વસ્તુઓ ઉપરના કર બંધ થયા. જહાતવેરા જે ૧૫ ટકા ઉપર હતા તે ઘટારીને ૨૩ ટકા કરવામાં આવ્યા. ઉત્તર હિન્દનો રસ્તો ફરીથી ખુલ્લો મુકાયો અને વહુઝારા અનેક તરેહના માલ જોટ, પોલીયા વગેરે ઉપર લાદીને અવરજવર કરવા લાગ્યા. ધણા નાસી ગયેલા વ્યાપારીઓ અને ફારીગરો શહેરમાં ફરીથી આવીને વસવા લાગ્યા. શહેરની લાડાચક જતો નોકરી માટે બહાર જવા લાગી, છતાં એકંદરે શહેરની વસ્તી વધી.^૧ એકલા અમદાવાદમાં જ નહીં, બલ્કે આખા ગુજરાતમાં વસ્તુરિચિતિ બદલવા લાગી.

અમદાવાદ જાહેસો

આ અરસામાં અંગ્રેજી અમલદારોનાં ગેઝેટીયરો ઉપરથી આપણને પ્રાંતીય વ્યાપારપ્રવૃત્તિ વિશે ચોક્કસ ખબરો મળી શકે છે. તેને આપણે વિગતવાર તપાસીશું. અમદાવાદ જાહેસામાં કંપની સરકારે ઘોસેરા બંદરને ખીલવવામાં યુક્તિ મદદ કરી હતી. આ બંદર ધર્મ અને રૂની નિકાશનું મુખ્ય બારું થયું, અને આન્તરપ્રાંતીય વ્યાપારનું કેન્દ્રસ્થાન વીરમગામ થયું. ઢેક ઉત્તરમાં મારવાડના પાલી શહેર અને રજપૂતાનાના જયવડ શહેર સુધી તેનો વ્યાપાર વધવા લાગ્યો. ઘોસેરા, લાવનગર અને ઘોધા બંદરના વ્યાપારને પોષનાઈ અમ્ર મથક હવે વીરમગામ થયું. અહીં રેશમ, માખણ, ગોળ, વીસનગર અને રાધનપુરના રંગ વગેરેથી લાદેલા જોટો અને કચ્છથી માલ ભરેલાં ગાડાં અને પાટણથી દાણાનાં ગાડાં આવવા લાગ્યાં.^૨ આ રીતે આખા ગુજરાતની વ્યાપારની પ્રવૃત્તિ જોસભેર વધવા લાગી. અમદાવાદ ગેઝેટીયરનો કર્તા જણાવે છે કે અમદાવાદ અને ધોળકાના

૧. દિવેટીયાનું ગુજરાતનું પાટનગર, પૃ. ૮૮.

૨. Ahmedabad Gazetteer, (1879), p. 92-93.

ખેડા જીલ્લો

ઈ સ ૧૮૦૩ માં ખેડા જી નાનો વ્યાપાર નજીવો હતો, પણ ઈ. મ. ૧૮૨૬ માં વ્યાપાર રૂ. ૪૪ લાખ થયો અને દુનગની બનાવડ આશરે રૂ. ૧૭ લાખની થઈ ઈ સ ૧૮૪૧ માં ખેડાથી પચમહાલામાં એચી, તેળના, પાન, કપુર, મશી વગેરે માત્ર જતો. ઈ મ ૧૮૬૧ પછી રેલ્વે માગફતે ખેડા જી નાનો વ્યાપાર ભેમભેર વધવા લાગ્યો તેજ વર્ષમાં કપડવજ રહેઠેલી નિમશ રૂ. ૨૬ લાખ અને આયાત રૂ. ૩ લાખ હતી આ અરમામાં રેલ્વે માગફતે રૂ. માખણ, મહુન, અનાજ, તમાકુ, માગ વગેરે જીનામાંથી નિમશ થતા, અને કપામીના, ધાતુ, ગોળ, ખાડ, કપડ વગેરે જીનામાં આવતા ખેડા જીલાનું ચરોતર માખણ અને તમાકુના વ્યાપારનું મુખ્ય મથક બન્યું^૧ દુકામાં આ બધા રેગફર રેલ્વેના ગમય પડી વધારે પ્રમાણમાં થતા વાગ્યા ખેડા જી નાનો જે માન નિમશ માટે ઘોડેગ બદરે જતો તે રેલ્વે ધણી મરજનાથી જીનામાંથી પસાર થતી રેલ્વે માગફતે મુખર્જી જવા લાગ્યો આથી ગુજરાતના બદરોના વ્યાપારને પૂનઃ પોતણે નહી મરજનાથી બદરોની જેવી તેની જલ્દા-જલ્દાલી હતી તે પણ અસ્ત થવા લાગી

પચમહાલ જીલ્લો

ઈ સ ૧૮૫૫ સુધી આ જીનાનો વ્યાપાર વણઝારા લોખ કરતા પચમહાલનો ઘણોખરો વ્યાપાર આતરપ્રાતીય હોવાથી માળના અને ગુજરાતનો વ્યાપાર આ માર્ગે ચલુ હતો આ જી નાના ગેઝેટીયરનો કર્તા લખે છે કે ઈ મ ૧૮૬૭ પડી વ્યાપાર ધમ-ધોડાકા વધવા લાગ્યો આ જીનાની મુખ્ય નિકાશ સાગ, અનાજ, મહુડા તેનીમીષા, લાકડા વગેરેની હતી અને તમાકુ, મીઠું વગેરેની

^૧ Kara Gazetteer, Vol III, II P, (189), pp 68 74

આયાત હતી.^૧ આ જગ્યામાં જંગલની પેદાશ મુખ્ય હોવાથી અને મુખ્ય વસતી બીલની હોવાથી દુનરઉદ્યોગની બનાવટમાં વ્યાપાર નહીં જેવો હતો, પણ માળવા અને ગુજરાતની વચ્ચે આ પ્રદેશ આવેલો હોવાથી, અનાયાસે રેલ્વેએ તેના એકંદર વ્યાપારમાં વૃદ્ધિ કરેલી હોવી જોઈએ.

મુરત જલસો

ઈ. સ. ૧૮૦૨ માં મુરત જલ્લાનો ખુશ્કી વ્યાપાર સાગ્રાનવ લાખ રૂપિયાની કિંમતનો હતો. ઉત્તરમાં પંજાબ, અમદાવાદ અને ખાનદેશ તથા દક્ષિણ મુઘી મુરતનો વ્યાપાર આવતો હાગના જંગલના માગનો વ્યાપાર દરીયામાર્ગે આવતો. ઇ. સ. ૧૮૨૫ માં મુઘાઈ અને ખિરાર વચ્ચે બંધાર ચાલુ થવાથી મુરતના વ્યાપારની પડતી થવા લાગી જ. આઈ. પી. રેલ્વે થવાથી તાપી નદી મારફતે આવતો વ્યાપાર પણ પડી જાયો. ઇ. સ. ૧૮૭૬ માં તાપીના માર્ગે વ્યાપાર આશરે રૂ. ૪ લાખનો હતો હાગમાં સાગનો વ્યાપાર સારો આવતો, અને ઇ. સ. ૧૮૭૪ માં આશરે રૂ. ૬ લાખની નિકાશ થયેલી. ઇ. સ. ૧૮૬૦ પછી રેલ્વે આવવાથી મુરત જલ્લામાં વ્યાપાર વધવા લાગ્યો. ઇ. સ. ૧૮૭૪ માં રેલ્વે મારફતે બહારનો વ્યાપાર રૂ. ૨૭ લાખ અને અંદરનો વ્યાપાર પણ આશરે રૂ. ૫૭ લાખનો હતો. દરીયા-માર્ગે વ્યાપાર રૂ. ૫૧ લાખનો હતો, એટલે દરીયા અને જમીનને માર્ગે એકંદર વ્યાપાર રૂ. ૧૬૫ લાખનો હતો ઇ. સ. ૧૮૦૧-૦૨ ના કળા, ઇ. સ. ૧૮૭૪ ના વ્યાપારમાં એકંદરે ૪૫ ટકાનો વધારો થયેલો.^૨

^૧ Panchmahal Gazetteer, Vol III, B P. (1879), pp 241-248

^૨ Surat Gazetteer, Vol II, B. P (1877), pp. 162-165.

સુરત જીલ્લાનો જમીન વ્યાપાર વધવા લાગ્યો, પણ દરીયાઈ વ્યાપાર ધીમે ધીમે ઘટવા લાગ્યો. ઇ. સ. ૧૮૦૨ માં દરીયાનો વ્યાપાર રૂ. ૯૯ લાખ હતો, ઇ. સ. ૧૮૧૫ માં રૂ. ૧૨૫ લાખ થયેલો, ઇ. સ. ૧૮૨૦ માં પાછો રૂ. ૮૫ લાખ થયો, ઇ. સ. ૧૮૩૦ માં રૂ. ૮૨ લાખ થયો, ઇ. સ. ૧૮૪૦ માં રૂ. ૭૪ લાખ થયો અને ઇ. સ. ૧૮૭૫ માં દરીયાઈ વ્યાપાર રૂ. ૫૧ લાખ થઈ ગયો. આ વ્યાપારની પડતીનું મુખ્ય કારણ રેલ્વે હતું, પણ ફ્રેઈટ લોકોએ સુરતનાં કેટલાંક વહાણોનો નાશ કરેલો તથા મુંબાઈમાં રૂ. ૮૬૦૦૦ નકા જપ્ત અને સુરતમાં ૭૦૦૦૦ નકા જપ્ત હતી એથી, તથા સુરતની પ્રજાએની માંહોમાંહે સ્પર્ધામાં તે વ્યાપારને ઘણું નુકસાન થયું. ઇ. સ. ૧૮૭૬ માં સુરતમાં સુરત, ખિલિયોરા, નવસારી, વઘસાડ વગેરે સાત બંદરોએ વ્યાપાર ચાલતો હતો. ત્યાંથી અનાજ, કઠોળ, મધુકાનાં ફૂલ, સાગ, વાંસ વગેરેની નિકાસ થતી, અને ખંભાતથી તમાકુ, ભરૂચથી રૂ, મુંબાઈથી લોખંડ, ગોવાથી નાળાયેર, કોંકણથી ડાંગેર, દીવદમણથી માછલી વગેરે માલની ત્યાં આયાત થતી. ઇ. સ. ૧૮૭૪-૭૫ માં ૧૮૫૩ સરાસરી ટન વજનના આશરે ૧૫૩૩ વહાણો સુરત બંદરે અને ૧૮૭૨ સરાસરી ટન વજનના આશરે ૨૦૬૫ વહાણો વઘસાડ બંદરે આવ્યાં હતાં.^૧ બ્રિટિશ રાજ્યની શરૂઆતનાં વર્ષોમાં બંદરોની પરિસ્થિતિ ઉપર પ્રભાવે હતી.

સરૂચ જીલ્લો

ગ્રામીન સમયથી ભરૂચ બંદર વ્યાપારઉદ્યોગમાં આગળ પડતું હતું, પણ સુરતની જાહોજલાલી વધવાથી ભરૂચનો બધો વ્યાપાર ત્યાં ગયો. ઇ. સ. ૧૮૧૫-૧૬ માં દરીયામાર્ગે ભરૂચનો વ્યાપાર આશરે રૂ. ૨૭ લાખ હતો, ઇ. સ. ૧૮૪૭ માં રૂ. ૧૧૫ લાખ

૧. Surat Gazetteer, Vol II., B. P., (1877), pp. 168-177

૨. Broach

" pp. 424-425

ચલેલો, પણ પછીથી રેલ્વે આવવાથી વ્યાપાર ઘટવા લાગ્યો. ઇ. સ. ૧૮૭૪ માં આ વ્યાપાર આશરે રૂ. ૨૯ લાખ થઈ ગયો. આ જગ્યાનો વ્યાપાર હવે રેલ્વેમાર્ગે ચલાવાયો, અને હાલ્ય જાંદરની અગત્ય ધરી ગઈ. મુંબઈ જાંદર ચવાથી તેમ જ રેલ્વે આવવાથી એકંદ્ર જાંદરજ નહિ પણ આખા ગુજરાતનાં જાંદરા પડી લાગ્યાં.

ગુજરાતની એજન્સીઓ

ઇ. સ. ૧૮૧૮ માં કચ્છનો વ્યાપાર અરબસ્તાન અને દક્ષિણમાં મલબાર સુધી હતો. આશરે ૮૦૦ વહાણો ૧૪ થી ૧૮૦ ટન વજનનાં વ્યાપાર માટે કચ્છના જાંદરા આવતાં. ત્યાંથી રૂ, મચર, ફટકરી, માખણ વગેરે માલની નિકાજ ચલી અને સોનું, હાથીદાંત શીંગડાં, નાળાધેર, અનાજ, સાગ વગેરે માલ અંદર આવતો. ઇ. સ. ૧૮૩૫ સુધી કચ્છનો વ્યાપાર ઝાંઝીઆર, અરબસ્તાન, ધરાન, સિંધ અને સીલોન સાથે હતો, પણ ઇ. સ. ૧૮૭૬ માં કાઠીયાવાડ, મુંબઈ, સિંધ, મલબાર, અરબસ્તાન સાથે કચ્છનો દરીયાઈ વ્યાપાર હતો તે જ વર્ષમાં તેની મુખ્ય નિકાસ બાજરી, ચીમડ, શદ, રેશમ, છીંકણી વગેરે માલની હતી અને આયાત ઘઉં, ચોખા, વગેરે માલની હતી. મહીકાંઠા એજન્સીનો વ્યાપાર ગુજરાત અને મારવાડની સાથે હતો. ત્યાંથી ચામડાનો સામાન, રંગીન કાપડ, ચપ્પાં, મધ, સાણુ વગેરે અમદાવાદ અને વડોદરા જતાં.^૧ વડોદરા રાજ્યમાં ઇ. સ. ૧૮૬૦ માં પહેલી રેલ્વે થઈ. ત્યારપછી રાજ્યનો વ્યાપાર વધવા લાગ્યો. ઇ. સ. ૧૮૮૦ માં ત્યાંનો દરીયાઈ વ્યાપાર પૂર્ણા નદી પર આવેલા નવસારી જાંદરા અને અંબિકા નદી પર આવેલા બિલિમોરા જાંદરા વ્યાપતો હતો. પહેલા જાંદરા આશરે રૂ. ૩ લાખનો વ્યાપાર અને બીજા જાંદરા આશરે

1. Cutch and Mahikantha Gazetteers, Vol. V, R. P. (1880), pp. 117-119 and 377.

૩૧ હરે લાખનો વ્યાપાર હતો ૨ ઇ સ ૧૮૭૮-૮૦ મા કાઠિયાવાડનાં જલ્દેના વ્યાપારની કિંમત નીચે પ્રમાણે હતી ભાવનગર ૪૪ ૩ ટકા, મહુવા ૧૫ ૬ ટકા, વેગણ ૧૩ ૬ ટકા, જેડી ૬ ૨ ટકા, જોડીયા ૪ ૮ ટકા પોળદર ૨૭ ટકા ને મારગ ૨ ૬ ટકા તેજ વર્ષમાં અગ્રેજી, ગાય વાડી, ને પોર્ટુગીઝ બંદરો ગિવાય કાઠિયાવાડનો દરીયામાર્ગે નિકાસ વ્યાપાર ૩૧ ૧૬૧ લાખનો અને આયાત વ્યાપાર ૩૧ ૨૧૭ લાખનો હતો ભાવનગર, મહુવા, વેરાવળ અને જેડી અનુક્રમે એ અગત્યના બંદરો હતા ત્યાંથી રૂ, સેન્ટુ, રૂપુ, લિન વગેરે માન જતો ને અનાજ, કાપડ, ખાડ, સોનુ વગેરે માલ આવતો ૨ બ્રિટિશ રાજ્યની શરૂઆતમાં, કાઠિયાવાડ, વડોદરા અને એજન્સીઓનો ઉપર પ્રમાણે વ્યાપાર ચાલતો હતો

હાલનો જર્મીનમાર્ગનો વ્યાપાર

જર્મીનમાર્ગના વ્યાપારમાં રેલ્વેએ ઘણું જ પગિર્વાન કર્યું છે. હાલની નધતી જતી મોટરોની દરીયાઈ જના લાગી મુસાફરીમાં રેલ્વે એ જ વ્યાપારનું પરમ સાધન છે ગુજરાતમાં કેટલાક ઔદ્યોગિક સ્થળોમાં મોટર મારફતે વ્યાપાર ચાલે છે, પણ તે રેલ્વેની સાથે સરખાવતા ઘણા જ ઓછા છે રેલ્વે દરીયાઈ વ્યાપારમાં વૃદ્ધિ કરે છે, એટલું જ નહીં પણ આંતરગ્રાતીય વ્યાપારનો પણ ધણો ફેનાવો કરે છે બીજા દેશ કરતાં આપણો દેશ ચોક્કસ અને નિયમિત આકડા તૈયાર કરવામાં ઘણો પછાત છે દેશની કે ગ્રાતની સ્થિતિ જાણવાને જેટલા પ્રયત્નો ખર્ચપત્રે બીજા દેશોમાં છપાય છે તેટલા આપણા દેશમાં છપાતા નથી આ મુશ્કેલીને લઈને આપણા દેશની કે

૧ Baroda Gazetteer, Vol VI, B P (1883) pp 148-152

૨ Kathiawar Gazetteer, Vol VIII, B P (1884), pp 237-241

વિભાગની ઔદ્યોગિક, આર્થિક કે વ્યાપારી વસ્તુસ્થિતિ વિશે કંઈ ચોક્કસ નિર્ણય કરી શકાતો નથી. ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ મુધી દરેક પ્રાંતમાં “રેલ્વે મારફતે થતો વ્યાપાર” એ નામનો એક રિપોર્ટ^૧ છપાનો હતો, પણ તે હવે બંધ થયો છે.^૨ આવો અગત્યનો રિપોર્ટ^૨ આ માટે બંધ કરવામાં આવ્યો છે તે કંઈ સમજી શકાતું નથી. હિન્દની આર્થિક સ્થિતિ તપાસવા માટે નીમાયેલી કમિટિએ પણ આ ખામીને સખત વખોટી કાઢી હતી. “મુખ્ય ઇલાકાની રેલ્વે મારફતે થતો વ્યાપાર” એ નામનો રિપોર્ટ^૩ ઇલાકાના આઠ વિભાગ કરે છે. તેમાં મુખ્ય બંદરને જૂદો વિભાગ ગણવામાં આવ્યો છે. દરેક વિભાગમાંથી ખીજા ઇલાકામાં કે પ્રાંતમાં કેટલો માલ નિકાલ થાય છે, અને દરેક વિભાગમાં કેટલો માલ આયાત થાય છે તે વિગતવાર વર્ગનમાં બતાવવામાં આવેલું છે. તે વખતના ભાવતોલ પ્રમાણે એકંદર વર્ગન ઉપરથી કિંમત શોધીને પણ કિંમતના આંકડા બતાવેલા છે. ગુજરાત એ જૂદો વિભાગ ગણવામાં આવેલો છે.

પરિશિષ્ટમાં બતાવેલા આંકડા મુજબ ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ માં રેલ્વે મારફતે ગુજરાતમાં આશરે ૨૨૫ લાખ મણુ વર્ગનના માલની આયાત થયેલી. આ માલ જૂદા જૂદા પ્રાંતમાંથી રેલ્વે મારફતે આયાત થયેલો. સાથી અગ્ર નંબર બિહાર અને ઓરિસ્સા પ્રાંતનો આવે છે. તે પ્રાંતમાંથી આશરે ૬૦ લાખ મણુ વર્ગનનો માલ આવેલો.^૪ ખીજા અનુક્રમે પ્રાંતો, મધ્યપ્રાંત અને બિહાર, બંગાળા, સંયુક્ત પ્રાંત, મધ્યહિન્દ અને રજપૂતાના છે. મદ્રાસ, પંજાબ, સિંધ વગેરે વિભાગમાંથી આયાત થોડી હતી. આયાતની મુખ્ય વીજો^૫ અને તેમનાં વર્ગનો નીચે પ્રમાણે દતાં: થેટાં બકરાં ૧૨૦ હજાર; કાલમ ને કોક -

૧ વાજેતરમાં ફરીથી તેને છપાવવાની પ્રવૃત્તિ થઈ છે.

૨. Report of the Rail-Porne Trade of the B. P (1921-22),

૪૧૩૯ હજાર મણ; ૩ ૨૯૪ હજાર મણ; અનાજ કોઠાળ ઇ. ૩૧૯૪ હજાર મણ; ૧૨૭૧ હજાર મણ આરસપદ્ધણ પત્થર; ખાંડ ૫૨૦ હજાર મણ; ચૂનો ને ચાક ૨૧૨ હજાર મણ; સાગ ૧૫૯ હજાર મણ; ૪૫ હજાર મણ કાચળા; ધામ છત્તાદિ ૫૪ હજાર મણ; આયાત ને પ્રાંતોમાંથી ચણેલી છે તેમાંના મુખ્ય સંયુક્તપ્રાંત, મધ્યપ્રાંત, બિહાર ને ઓરીસા અને રજપૂતાના છે. રિપોર્ટનો લેખક જણાવે છે કે ઇલાકાની એકંદર આયાતમાં, મુંબઈ બંદરના ૪૭.૩ ટકા હતા અને ગુજરાત અને મહારાષ્ટ્ર દરેકના ૨૦ ટકા હતા.^૩ આ ઉપરથી દેખાશે કે ગુજરાતનો આયાત વ્યાપાર ખીમ વિલામ કરતા ઓછો નથી. મુંબઈ ઇલાકાની અને ગુજરાતની તે વિશે સરખામણી નીચેના કોષમાં દર્શાવી છે.

કોષ નં. ૩

(લાખમાં)

નામ	આયાત વ્યાપાર મણમાં	આયાત વ્યાપાર રૂ. માં	ઇલાકાના ટકા
ઇલાકા	૯૦૮૬	૭૮૦૪૫	.....
ગુજરાત	૨૦૨૫	૧૭૬૦ x	૨૩ ટકા

ગુજરાતનો નિકાસ વ્યાપાર તે રિપોર્ટ પ્રમાણે ઈ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ માં આશરે ૫૩ લાખ મણ વજનનો હતો. સૌથી પ્રથમ નંબર નિકાસમાં સંયુક્ત પ્રાંત આવે છે. તે પ્રાંતમાં આશરે ૧૪

૩ Report Do. pp 3-19; ૪. Report, Do. p iii.

૪. Report Do. pp. ii and 19.

■ ઇલાકાની એકંદર કિંમત ઉપરથી વજન પ્રમાણે ગુજરાતની કિંમત સંદિ છે.

લાખ વજનનો માલ નિકાસ થયેલો ૧ બીજા પ્રાંતો અનુક્રમે મધ્ય પ્રાંત, મધ્ય હિન્દ, રજપૂતાના, બિહારને ઝોરીસા અને પંજાબ આવે છે. બાકીના વિભાગમાં ગુજરાતમાંથી નિકાસ થોડા પ્રમાણમાં હતી નિકાસની મુખ્ય ચીજો અને તેના વજનો આ પ્રમાણે હતી મીઠું ૨૦૬૮ હજાર મણ, દેશી કાપડ ૮૭૫ હજાર મણ; દેશી શુતર ૨૮૩ હજાર મણ, ૩ ૨૮ હજાર મણ, દરેક જાતનું અાજ ૫૦૭ હજાર મણ, આરુપદાણુ ૧૦૭ હજાર મણ, મગફળી ૮૦ હજાર મણ, જોળ ૩૦ હજાર મણ અને તમાકુ ૨૮૩ હજાર મણ ગિપોર્ટનો કર્તા જણાવે છે કે ધવાગનો નિકાસ વ્યાપાર સને ૧૯૨૦-૨૧ કરતા બીજા વર્ષમાં વજન પ્રમાણે ૧૪ લાખ મણ ને કિમત પ્રમાણે રૂા ૭૧ લાખ થયેા તે જ સાનમાં મુનર્ધ બદલના કુલ નિકાસ વ્યાપારના ૫૭ ટકા હતા, ૩ અને ગુજરાતના કુલ ૧૭ ટકા હતા આ ઉપરથી જણાને કે ગુજરાતનો રેલ્વે માધ્યમે નિકાસ વ્યાપાર, આયાત વ્યાપાર કુના થયેા ઝોડા છે ધલાકાની અને તે પ્રાંતની સરખામણી નીચેના કોષમાં બતાવી છે

કોડો ન. ૪

(લાખમાં)

નામ	નિકાસ વ્યાપાર- મણમાં	નિકાસ વ્યાપાર રૂા. મા	જનાકાના ટકા
ધવાગ	૩૧૪	૮૦૦૩	...
ગુજરાત	૫૩	૧૩૫૧ x	૧૭ ટકા

૧ H port, Rail-Borre Trade of the B P (1921 22), p 35

૨ Report, Do pp 20 86 ૩ Report, Do p ૧

૪ Report, Do pp 11 and 35

x હાલની એકર કિમત ઉપરથી વજન પ્રમાણે ગુજરાતની કિમત કાઢી કે કિમત ઉપર કદાચ વિશ્વાસ મળી ન શકાય તે વજનની સરખામણી આપેલી કે ગિપોર્ટમાં કિમતના આ ડા વિભાગવાર આપેલા બતાવેલા નથી.

ઈલાકાના આઠ વિભાગોની વચ્ચેનો રેલ્વે મારફતે થતો વ્યાપાર આશરે ૧૪૪ લાખ મણુ હતો. આ આઠ વિભાગોમાં મુંબઈ બંદરની સાથે ગુજરાતનો વ્યાપાર તેજ વર્ષમાં ૭૫ ટકા કરતાં વધારે હતો. (૧૨૩ લાખ મણુ). ઉત્તર મહારાષ્ટ્ર ને કોંકણ સાથે આયાત વ્યાપાર અનુક્રમે ૯ ને ૬ લાખ મણુ હતો.^૧ ગાંધીના વિભાગો સાથે તેથી ઓછો વ્યાપાર હતો. ઈલાકાના વિભાગોમાંથી ગુજરાતમાં આયાત કરેલો માલ નીચે પ્રમાણે^૨ હતો; કાંદસા ને કાંક ૩૮૧૧ હજાર મણુ; અનાજ ૩૪૪૯ હજાર મણુ; ધાતુ, લેખાંડો સામાન મ. ૧૪૫૮ હજાર મણુ; ખાંડ ૧૩૫૩ હજાર મણુ; દરેક જાતનાં તેલ ૭૦૧ હજાર મણુ; ૩ અને તૈયાર કાપડ ૪૫૮ હજાર મણુ; લાકડાં ૫૯૧ હજાર મણુ. રિપોર્ટનો કત્તો જણાવે છે કે ઈલાકાના ગાંધીના વિભાગો અને મુંબઈ બંદર વચ્ચે ૭૯ ટકા વ્યાપાર હતો, અને ગાંધીનો ૨૧ ટકા વ્યાપાર જૂદાજૂદા વિભાગોની માંદોમાંદો હતો.^૩

આ ઉપરથી માલમ પડશે કે ગુજરાતનો મુખ્ય વ્યાપાર મુંબઈ બંદરની સાથે છે. લગભગ દરિયાઈ માર્ગે આવતી મર્ચ વસ્તુઓની ગુજરાતમાં આયાત આ બંદરેથી થાય છે; અને નિકાશની ચીજો પણ એ બંદરેથી બહાર જાય છે. ઈલાકાના આંતરપ્રાંતીય વ્યાપાર અને ગુજરાતના તેજ વ્યાપારની સરખામણી નીચેના ટોડામાં^૪ દર્શાવી છે.

ટોડો નં. ૫

(લાખમાં)

નામ	આંતરીક		ઈલાકાના ટકા
	આયાત વ્યાપાર મણમાં	આયાત વ્યાપાર રૂ. માં	
ઈલાકો	૭૮૪	૮૧૧૯	...
ગુજરાત	૧૪૪	૧૪૯૧ x	૧૮ ટકા

૧. Report, Rail-Born Trade of the B. P. (1921-22) p 52.

૨. Report, Do. pp. 37-52; ૩. Report, Do. p. vi

૪. Report, Do. pp. ii & 52.

x ઈલાકાની એકંદર કિંમત ઉપરથી વળત પ્રમાણે ગુજરાતની કિંમત ગણેલી છે.

ગુજરાતનો વ્યાપાર (રેલ્વે મારફતે) નિહાળ્યા પછી હવે ગુજરાતની હદની અંદર આવેલી રેલ્વે મારફતે કેટલો વ્યાપાર ચાલે છે તે તપાસીએ. ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વેશાખાઓ કે જેને વિષે ચોક્કસ આંકડા મળી શકે છે તેની મારફતે કેટલા માલની અવરજવર થાય છે તે, અને તેમાંથી મળતી આવક નીચેના કોષ્ટકમાં^૧ જણાવેલાં છે.

કોષ્ટક નં. ૬

(હજારમાં)

રેલ્વેનું નામ	અવર જવર થયેલા માલનું ટનમાં વજન	રેલ્વેને મળેલી તેમાંથી આવક=રૂ. સ. ૧૯૩૧-૩૨
તાપ્તીવેલી રેલ્વે	૩૨૦૪	૨૧,૮૪
ગાયકવાડ મહેસાણા	૩૨૪૦	૬,૫૮
ગાયકવાડ પેટલાદ	૧૧૪૧	૧,૫૭
અમદાવાદ પ્રાંતીજ	૧૫૧૫	૩,૨૬
આંખાનેર શિવરાજપુર	૫૪૦	૬૨
પીપ્પભાઈ દેવગઢ બારીયા	૪૬૫	૬૧
ધ્રાંગધ્રા રોડ	૪૦૩	૮૦
ભારાપુર ખંભાત	૩૮૮	૪૦
રાજપીપળા રોડ	૩૫૦	૮૩
નહીઆદ કપડવાંજ	૨૪૩	૭૬
ગોધરા હુણાવાડા	૧૩૮	૩૬
	૧૧,૬૨૭	૨૮,૮૬

ગુજરાતમાં આવેલી કેટલીક નાની શાખાઓના તથા વડોદરા રાજ્યની શાખાઓના તથા બી. બી. એન્ડ સી. આર્થ. રેલ્વેના મુખ્ય માર્ગના આંકડા ઉપરના કોષ્ટકમાં આપેલા નથી. તેમ જ કાઠિયાવાડની રેલ્વેના આંકડા પણ નથી આપેલા આ બધી રેલ્વેના

આંકડા મળી શકે તો લગભગ આથી દગમલ્લા ઉપર આંકડા થાય. ઉપરના આંકડા ઉપરથી માલમ પડશે કે ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે શાખાઓ વ્યવહારમાં મારો ફાળો આપે છે.

ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે શાખાઓ ઉપર ઈ. મ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આશરે ૧૨ લાખ ટન અથવા ૬૫૦ મણુ વજનનો માલ અવરજવર થયેલો અને રેલ્વેને તેમાંથી આશરે રૂ. ૨૬ લાખની આવક થયેલી. તાપ્તિવેલી, ગાયકવાડ મહેમાણા અને પેટલાદ અને અમદાવાદ પ્રાંતીય રેલ્વેઓ તેમાં મુખ્ય છે. આ માલમાં રેલ્વેને ઉપયોગી સામાનનો તથા લશ્કરી સામાન વગેરેનો સમાવેશ થાય છે. આ આંકડા જો કે તાજા છે, પણ તેની ઉપર કંઈ આધાર મળી શકાય નહીં. ફક્ત ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે અને શાખાઓ માગફતે ટ્રકના માલની અવરજવર થાય છે તેનો સહેજ ખ્યાલ આવી શકશે. ઈ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ માં બહાર પડેલો ઇલાકાનો રિપોર્ટ જણાવે છે કે ઇલાકાનો રેલ્વે મારફતે થયેલો કુલ વ્યાપાર (બહારના પ્રાંત સાથેનો વ્યાપાર તથા ઇલાકાના વિભાગોની અંદરોઅંદરનો વ્યાપાર) આશરે રૂ. ૨૪૦ કરોડ હતો.^૧ તે આધારે ગુજરાતના એકંદર વ્યાપારના વજન ઉપરથી (આગરે ૪૨૨ લાખ મણુ) કિંમત ગણીએ તો આગરે રૂ. ૪૬ કરોડની થાય છે. આ ઉપરથી સમજશે કે વ્યવહાર એ વ્યાપારનું પરમ સાધન છે. રેલ્વે મારફતે ગુજરાતમાં ધણું વ્યાપાર ચાલે છે. ઈ. મ. ૧૯૨૧-૨૨ પછી રેલ્વેમાં પણ વધારો થયો હોવો જોઈએ, અને હાલની આર્થિક અને વ્યાપારી નમનાઈની માલની કિંમત ઉપર થયેલી અસર ધ્યાનમાં લઈએ તો પણ ઈ. સ. ૧૯૩૦-૩૩ નો અંદાજ ઈ. મ. ૧૯૨૧-૨૨ ના કરતાં ઓછો તો નહીં જ થાય. વ્યાપારનું જીવન વ્યવહાર અને વ્યવહારનું જીવન વ્યાપાર છે. વ્યવહાર વધવાથી વ્યાપારમાં ચોક્કસ ફેરફાર થાય છે.

દરીયાઇ કિનારાનો અર્વાચીન વ્યાપાર

અગ્રેજ સમયની પૂર્વે ગુજરાતના બંદરોનો વ્યાપાર ટેવો હતો, તે વિશે આપણે વિવેચન કરી ગયા. રહેના આવવાથી અને મુમુક્ષુ બંદર ઉલ્લેખથી ગુજરાતના બંદરો પડી ભાગ્યા છે. આથી આ બંદરોનો વ્યાપાર માત્ર દરીયાઇ કિનારા ઉપરના પ્રદેશો માટે રહ્યો છે અને જે માવની અનુજ્ઞા થાય છે તે ઝોટો બધો કિમતી નથી. ગુજરાતના હાલના મુખ્ય બંદરો ધોલેગ, ઘોના, વનસાડ, સુગત, દમણ, ભરૂચ, જામનગર અને ખંભાત છે. પર્ગિશિયન આ બંદરોનો આયાન અને નિકાશ વ્યાપાર છે. મ. ૧૯૧૧-૧૨ થી ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ સુધી બનાવેલો છે. તે ઉપરાંત દરેક બંદરની વ્યવસ્થા અને વ્યાપારમાં થતી દર વર્ષે વધવાટની ખગર પડતો નીચેના કોષમાં^૧ છે. મ. ૧૯૨૧-૨૨ માં ગુજરાતના બંદરો માગફને થયેલો વ્યાપાર દર્શાવ્યો છે.

કોષ નં. ૭

(લગભગ)

બંદરો નામ	આયાત રા.	નિકાશ રા.	કુલ રા.
ભરૂચ	૨૪૭૩	૧૨૬૪	૩૭૩૭
સુગત	૧૬૭૨	૮૦૮	૨૪૮૦
વનસાડ	૮૫૮	૧૭૬૬	૨૬૫૭
ઘોના	૨૦૬	૪૧૦	૬૧૬
ધોલેગ	૨૬૧	૨૮૬	૫૫૦
ખંભાત	૪૪૬	૯૦	૫૩૬
જામનગર	૨૧૪	૨૪	૨૩૮
દમણ	૧૧૩	૮૬	૨૦૨
કુલ	૬,૫૪૩	૪,૭૭૩	૧૧,૩૧૬

^૧ Gazetteers (1926 to 1927) - Ahmedabad, (p IV); Surat and Broach, (p II and p 63), Cambay, (p 50).

મુંબી ગુજરાતનાં બંદરોનો એકંદર વ્યાપાર આશરે રૂ. ૧૧૩ લાખ હતો. ઈ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ પછીનાં ગેઝેટીયરો દર્શાવે તૈયાર નહોં થવાથી આપણને તાજા આંકડા મળી શકતા નથી. તે જ વર્ષમાં (ઈ. સ. ૧૯૨૧-૨૨) રેલ્વે મારફતે થયેલા વ્યાપાર સાથે સરખાવતાં દરીયાઈ વ્યાપારનો ખ્યાલ આગશે. આ બંદરોમાં કાઠીયાવાડનાં બંદરો કે જે અત્યારે સારી હાલતમાં છે, તેમને ગણેલાં નથી. ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ માં કાઠીયાવાડના બંદરો અત્યારે ખીલેલાં છે તેટલાં ખીલેલાં નહોં હોય. કાઠીયાવાડ ગેઝેટીયરનો કત્તા ઇ. સ. ૧૯૧૦-૧૧ ની ગણતરી પ્રમાણે લાવનગર, સોરઠ, નવાનગર અને મોરબી એ બંદરોનો કુલ વ્યાપાર આશરે રૂ. ૬૨૭ લાખ જણાવે છે.^૧ તે જ આંકડાને ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ માં ગણીએ તો આખા ગુજરાતનાં મુખ્ય બંદરોનો વ્યાપાર આશરે રૂ. ૭૪૦ લાખ થાય. નીચેના કોષ્ટક ઉપરથી રેલ્વે અને બંદરના વ્યાપારની સરખામણી માલમ પડશે.

કોષ્ટક નં. ૮

(કરોડમાં)

વિભાગ કે ઇલાકા	બંદરોનો એકંદર વ્યાપાર રૂ.	રેલ્વે મારફતે એકંદર વ્યાપાર રૂ.
ઇલાકા	૮૦	૨૪૦
ગુજરાત	૪૧૧	૪૬

૧. Kathiawar Gaz (1914), p 38; ૨. Report, Rail-Borne Trade of the B. P. (1921-22), p. II.

• ‘મુંબઈ ઇલાકાનો દરીયાઈ વ્યાપાર’ એ નામનો ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ ની સાલનો રિપોર્ટ જણાવે છે કે તે જ વર્ષમાં કાઠીયાવાડનાં બંદરો અને મુંબઈ બંદર વચ્ચેનો વ્યાપાર આશરે રૂ. ૧૦ કરોડનો હતો. એટલે

આ આકડા ઉપરથી માલમ પડશે કે ઈલાકાનો અથવા ગુજરાતનો દરીયાઇ વ્યાપાર રહેવાના વ્યાપાર આગળ કંઈ જ નથી. ઈલાકાનાં બંદરોમાંથી મુખ્ય અને કમગી ગાદ કરીએ તો ઈલાકાનો દરીયાઇ કિનારાનો વ્યાપાર પણ રહેવાના વ્યાપાર કરતા ઘણો જ ઓછો સર્જ થાય. મુખ્ય ઈલાકાની બેંકીંગ કમિટિનો રિપોર્ટ જણાવે છે કે “લે કે વ્યાપાર વિશે યોગ્ય અભ્યાસ થઈ શકતો નથી તો પણ ઈલાકાનો આંતરપ્રાંતીય વ્યાપાર એકંદર દરીયાઇ વ્યાપારના (કાકાનો ને બહારનો) કરતા કદાચ ઘણો જ વધારે હોવો જોઈએ.”^૩

મુખ્ય ઈલાકાનો દરીયાઇ કિનારા આગળ આવતો વ્યાપાર પરિશિષ્ટમાં બતાવ્યો છે. “ઈલાકાના દરીયાઇ કિનારાનો વ્યાપાર” એ નામનો રિપોર્ટ ઈલાકાના આવસા વિભાગના બંદરોના પાંચ વિભાગ પાડે છે. દાખલા તરીકે કાનડા, ગુલામીરી, ઊરણ, થાણા, અને સુરત, તેમ જ કાકીયાવાડ, કચ્છ, ગોવા વગેરે બંદરો માથેના વ્યાપાર જૂદો બતાવે છે. આમાંથી મુરત વિભાગ અને કાકીયાવાડના જૂદા આકડા ગણીએ તો ગુજરાતના દરીયાઇ કિનારાના વ્યાપારનો સાધારણ રીતે ખ્યાલ આવી શકે. નીચેના કાકામા^૧ ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ અને ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ ના આકડા બતાવનારા આયા છે.

ગુજરાતનો એકંદર વ્યાપાર આશરે રૂા ૧૧ કરોડ (ઈ સ ૧૯૨૧-૨૨) થારી સહાય Vide Report of the Sea-Borne Trade of the B P (1921-22). p 30

૩ Report, Bombay Banking Enquiry Committee, Vol. I, p 20.

૧. Report of the Sea-Borne Trade of the B P (1921-22), pp 30-32 & (1931-32), pp. 56-63.

કોડો નં. ૯

(લાખમાં)

નામ	૧૯૨૧-૨૨			૧૯૩૧-૩૨		
	આયાત	નિકાશ	કુલ	આયાત	નિકાશ	કુલ
સુરત વિભાગનાં બંદરો હિન્દનાં સર્વ બંદરો સાથે)	૩૧	૩૧	૩૧	૩૧	૩૧	૩૧
કાઠીયાવાડના બંદરો (મુખ્ય બંદર સાથે)	૫૬	૪૭	૧૦૩	૫૨	૬૩	૧૧૫
	૪૭૬	૫૫૪	૧૦૩૩	૨૩૨	૩૫૩	૫૮૫
કુલ	૫૩૫	૬૦૧	૧૧૩૬	૨૮૪	૪૪૬	૭૩૦

સુરત વિભાગનાં બંદરોનો વ્યાપાર ઇલાકાના ક્ષિત્રિય બંદરો સાથે (ધ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં) આશરે રૂ. ૬૪ લાખ હતો, અને આનો મોટો ભાગ મુખ્ય બંદર સાથે હતો. આ ઉપરથી સાબીત થાય છે કે ગુજરાતના બંદરોનો વ્યાપાર મુખ્યત્વે કરીને મુખ્ય બંદર સાથે છે. મુખ્ય બંદર કાઠીયાવાડના જેવી કે રૂ. અનાજ, કાપડ, ધીયાં, વગેરે ત્યાંથી આવે છે ને મુખ્ય બંદરમાંથી દેશી અને પરદેશી સુતરાઉ કાપડ, ચોખા, ખાડ વગેરે ત્યાં જાય છે. તે જ વર્ષમાં કિનારાનો વ્યાપાર ખીજા દેશો સાથે નહિ જેવો હતો. કાઠીયાવાડનો મુખ્ય સાથેનો વ્યાપાર ઘટ્યો છે, પણ સુરત વિભાગનો કાઠીયાવાડ સાથેનો વ્યાપાર વધ્યો છે અને રતનાગીરી વિભાગ બાદ કરીએ તો સુરત વિભાગના કાઠીયાવાડનો વ્યાપાર ખીજા વિભાગ કરતા વધારે છે.

કાઠીયાવાડનાં બંદરોનો વ્યાપાર

કાઠીયાવાડના બંદરોને જે લાભ મળે છે તે ગુજરાતના બંદરોને મળતો નથી. આ બંદરો દેશી રાખાઓના અમલ તળે હોવાથી તેમની રિયલિટી ગુજરાતનાં બંદરો જેવી થવા પામી નથી. ધ. સ.

લાએ છે; અને જો મુનિમિપાલિટી રૂની નિદાસ પર વધારે જઠાત નાંખશે તો મુંબઈ બંદરની જહોજલાલીને ઘણી જ હાનિ થશે.”^૨ અમદાવાદની ખાલો ઇજ્જત અને પૂર્વ આફ્રિકાનું રૂ ભાવનગર દ્વારા મંગાવે છે, એટલે મુંબઈને રૂ પરની જઠાત પણ ઓછી મળે છે. કાઠીયાવાડની દરીયાઈએ આથી મોટી મુશ્કેલી ઉત્પન્ન કરી છે. દિન્દનાં દેશી રાત્યોને માટે નીમાયેલી કમિટિ લખે છે કે “દેશી રાત્યોને વરતીના પ્રમાણ કરતાં બંદરોમાંથી વધારે આવક મળે છે તે તે આવક તેઓ પોતાનાં બંદરોની ખાલવણીમાં ખર્ચે છે.”^૩ આથી કાઠીયાવાડના બંદરો દરીયાઈ વ્યાપારમાં આગળ પડતો ભાગ લે છે.

અર્ધાંગીન વ્યાપારની વ્યવસ્થા

ચોક્કસ ખર્ચોના અભાવે ગુજરાતનો વ્યાપાર દેવી રીતે વ્યવસ્થિત થયેલો છે તે કહી શકાય નહીં. સાધારણ રીતે દરેક જાતના વ્યાપારને માટે જુદાં મંડળો હોય છે. મંડળના કાયદા તેના સંબંધોને લાગુ પડે છે. દરેક મંડળ કે મહાજન ભાવ નક્કી કરે છે, રજાઓ કે હડતાળો પગાવે છે, બંદરોબંદરની તકરાર પતાવે છે અને સાધારણ રીતે પોતાના વ્યાપારનું દિન વધે તેવા પ્રયત્નો કરે છે. સામાન્ય રીતે આવાં મહાજનો મોટાં શહેરો કે ઔદ્યોગિક રથજોએ આવેલાં હોય છે. આ મહાજનો હજુ નાના પાયા પર રચેલા, રચાનિક અને અવ્યવસ્થિત છે. પશ્ચિમના દેશોની માફક તેઓ સારી રીતે સંગઠિત અને પ્રભાવવાળા નથી. વળી વ્યાપારને માટે જોઈતાં નાણાં, શરારો કે શાહુકારો પૂરાં પાડે છે. હુડીથી એકબીજાનું લેણુંદેણું

2. Times of India, July 27, 1933. 3. Times of India dated August 14, 1933.

પરિશિષ્ટમાં ઈ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ અને ઈ. સ. ૧૯૩૨-૩૩ ના એકંદર આંકડા આપેલા છે. તે ઉપરથી કાઠીયાવાડનાં બંદરોનો પરદેશ સાથે વણેલા વ્યાપાર તથા મુંબઈ બંદર સાથે વધતી જતી દરીયાઈના સંપર્ક વ્યવસ્થા આપ્યો.

પતાવાય છે. ગુજરાતમાં શરાફે જ પૈસાની લેવડદેવડ તેમજ હુડીનો વ્યવહાર કરે છે. " મુંબઈ ઇલાકાની શરાફી પેદીઓ "ની સ્થિતિ તપાસવાને નીમાયેવી કમિટિ જણાવે છે કે " દરેક અગત્યના વ્યાપારની પ્રવૃત્તિના રથજે માલની અવરજવર કે આયાતનિકારા માટે દરેક જાતના 'વ્યાપારીઓ, શરાફે કે શાહુકારો પાસેથી નાણાંની મદદ મેળવે છે. " ૧ અર્વાચીન સમયની જેઠા દલુ ગુજરાતમાં સર્વ રથજે જોવામાં આવતી નથી. ફક્ત અમદાવાદ, સુરત, ભરૂચ, ગોધરા, નડીયાદ, દાહોદ, કાલોડ, આમોદ, વાગરા, અંકલેશ્વર, ચીખલી અને વલસાડમાં જેઠની શાખાઓ આવેલી છે. ઉપરાંત સાત શહેરોમાં 'સદ્કારી જેઠા' છે. ૨ વડોદરા અને કાઠીયાવાડમાં પણ કોઇ કોઇ જગ્યાએ આવી જેઠા છે. આમાંની મોટી જેઠા ફક્ત મોટા શરાફે કે સારી વ્યાપારવાળા વ્યાપારીઓને નાણાંની જરૂરીઆતો પૂરી પાડે છે; પણ વ્યાપારીઓનો મોટો ભાગ તો શરાફે ઉપર જ આધાર રાખે છે. ગુજરાતને સ્વતંત્ર દરીયાઇ વ્યાપાર નહીં હોવાથી દેશી વહાણો અને વીમા કંપનીની સગવડ પણ ઓછી રહે છે. દરીયાકિનારાનો વ્યાપાર પણ પરદેશી વહાણો અસાવે છે. હતા ગુજરાતનો જમીન-માર્ગનો વ્યાપાર ઘણે જાગે ગુજરાતી વ્યાપારીઓના હાથમાં છે. સાહસિક ગુજરાતી વ્યાપારીઓ દરેક રથજે જોવામાં આવે છે અને રથાંના વ્યાપારમાં ઉત્સાદપૂર્વક ભાગ છે.

અર્વાચીન વ્યાપારનાં લક્ષણો

હિન્દના અર્વાચીન વ્યાપારનું મુખ્ય લક્ષણ એ છે કે આયાતમાં દુનરઉદ્યોગની જનાવટો પરદેશથી પુરુષ્કળ આવે છે અને નિકારામાં

૧. Report of the Bombay Banking Enquiry Committee, Vol I, p. 123.

૨. Banking Map of the Bombay Presidency in the above Report.

૧૯૧૦-૧૧ માં કાઠિયાવાડ ગેઝેટીયન્સ ક્ષેત્રો બંદરોનો વ્યાપાર નીચે પ્રમાણે જણાવે છે.

કેસો નં. ૧૦

(લાખમાં)

બંદરનું નામ	આયાત રૂ.	નિકાશ રૂ.	કુલ રૂ.
ભાવનગરના બંદરો	૧૪૩	૧૮૧	૩૨૪
સોમના બંદરો	૯૫	૮૮	૧૮૩
નવાનગર અને મેરમી	૬૧	૪૮	૧૦૯
કુલ	૨૯૯	૩૧૭	૬૧૬

આ ઉપરાંત જણાવે છે કાઠિયાવાડના બંદરોનો વ્યાપાર તે વર્ષમાં આશરે રૂ. ૬ કરોડ હતો. આયાત કરતાં નિકાશ વધારે હતી. આ બંદરોમાં ભાવનગર બંદર માંથી આગળ પડતું હતું “ઈન્ડિયાન ટ્રીબ્યુન” દ્વારા “ગોવા સિવલ” અને મુબઈ બંદર વચ્ચે આશરે રૂ. ૧૦ કરોડનો વ્યાપાર હતો. ૨ એટલે એક દશકામાં કાઠિયાવાડના બંદરોનો વ્યાપાર લગભગ બમણો થયો, કારણ કે રૂ. ૧૦ કરોડમાં ખીજા હિન્દના બંદરો સાથેના વ્યાપારનો મમાવેશ થતો નથી. ઈ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં તે જ રિપોર્ટ જણાવે છે કે આ વ્યાપાર આશરે રૂ. ૬ કરોડ હતો. આનું કારણ એ હોય છે કે કાઠિયાવાડના બંદરો મુબઈ સાથે વ્યાપાર યોગ્ય પ્રમાણમાં કરતા

૧. Kathiawar Gazetteer, Vol VIII, B (1914) p 38

૨. Report of the Sea-Borne Trade of the B P, (1921-22), p 30.

હોવાં જોઈએ. લગભગ પરદેશી ધણોખરો માત્ર કાઠિયાવાડનાં બંદરોએ સીધો આવે છે; તેથી મુંબઈ બંદરના વ્યાપારમાં પણ ઘટાડો થવા લાગ્યો છે.

દમણાં કાઠિયાવાડનાં બંદરોની દરીદ્રાઈ પુષ્કળ વધી પડી છે અને તે માટે મુંબઈની પ્રજા ઘણી જ ખળભળી ઉઠી છે. “ટાઇમ્સ ઓફ ઇન્ડિયા” નામનું દૈનિક પત્ર જણાવે છે કે ઇ. સ. ૧૯૩૨ ના એપ્રિલથી ઓગસ્ટ સુધીના પાંચ મહીનામાં આશરે રૂ. ૨ કરોડનો એકંદર માત્ર કાઠિયાવાડનાં બંદરોમાં આવેલો અને ઇ. સ. ૧૯૩૧ ના તે જ ગાળામાં આશરે રૂ. ૭૩ લાખનો માત્ર આયાત થયેલો. એટલે લગભગ ૧૭૬-૪૦ ટકાનો વધારો થયો. આ વધારાનું મુખ્ય કારણ ભાવનગર બંદર હતું કે જ્યાં આશરે રૂ. ૧૩૮ લાખની વધારે આયાત થયેલી, અને પોરબંદરમાં આશરે દોઢ લાખની આયાત વધારે થયેલી. નવાનગર, વડોદરાનું બંદર, મોરળી, લુનામઢ અને નારા-બાદ વગેરે બંદરોની આયાતમાં પણ વધારો થયો હતો. ભાવનગર બંદરે મુખ્યત્વે દરીને રૂની પુષ્કળ આયાત થયેલી (લગભગ રૂ. ૧ કરોડ જેટલી). પરિશિષ્ટમાં ખતાવ્યા પ્રમાણે આ આયાતમાં મુખ્યત્વે કરીને રૂ. ખાંડ, પોલાદ, યાંત્રિક સામાન, રંગવાનો સામાન, મુનરાઉ કાપડ, વગેરે વધારે પ્રમાણમાં જોવામાં આવે છે. વિશાલતથી કાંતવાનો અને વણાટનો યાંત્રિક સામાન અને દરેક જાતનું મુનરાઉ કાપડ તથા જપાનથી મુનરાઉ કાપડ આવે છે.

આ ઉપરથી માલમ પડશે કે કાઠિયાવાડનાં બંદરો બીજા દેશો સાથે સીધો વ્યાપાર કરે છે, એટલે મુંબઈ બંદરનો પુનર્નિકાશનો વ્યાપાર ઓછો થવા લાગ્યો છે. તે જ પત્રનો તંત્રી કહે છે તેમ “મુંબઈની અગત્ય તેના પુનર્નિકાશના વ્યાપારને અંગે છે, પણ બીજાં બંદરોની દરીદ્રાઈથી આ વ્યાપાર ઘટવા

કાચી વસ્તુઓ પુષ્કળ જાય છે. ગુજરાતમાં કોઈ સ્વતંત્ર બંદર નહીં હોવાથી નિકાસ માટેનો સર્વ માલ મુંબઈ બંદરે જાય છે અને પર-
દેશથી આયાત થયેલો માલ પણ મુંબઈથી ગુજરાતમાં જાય છે, એટલે
સાધારણ રીતે ઈલાકાના જે વ્યાપારનાં લક્ષણો હોય તે ગુજરાતના
હોવાં જોઈએ. નિકાસની તૈયાર વસ્તુમાં ફક્ત મીઠું કાપડ પૂર્વ આફ્રિકાના
અને અન્ય દેશોમાં જાય છે, બાકી સર્વ નિકાસમાં ખોરાકની ચીજો
કે કાચી વસ્તુઓ જાય છે. રૂ, ઘઉં, લાકડાં, વગેરે મુખ્ય ચીજો ત્યાંથી
નિકાસ થાય છે અને આયાતમાં પરદેશથી સુતરાઉ અને રેશમી કાપડ,
યાંત્રિક સામાન, ખાંડ, ખુંદ, કોલસા, આસનેસ અને દવાઓ વગેરે
આવે છે. વળી આ આયાતની ચીજો પરદેશી વહાણોમાં પરદેશી
વ્યાપારીઓ મારફત આવવાથી એકંદર આયાતની કિંમત નિકાસ
કરતાં વધારે થાય છે. ગુજરાતના વ્યાપાર વિષે જૂદા ખાંડડા મળી
શકે તો આયાતની કિંમત નિકાસના કરતાં ચોક્કસ વધારે થાય. વળી
પુનર્નિકાસના વ્યાપારનું મથક મુંબઈ હોવાથી જેટલો લાભ મુંબઈના
વ્યાપારીને મળે છે તેટલો ગુજરાતના વ્યાપારીને મળતો નથી. કાકી-
માવાડનાં બંદરો સ્વતંત્ર હોવાથી માલ ખારોખાર આયાત થાય છે
અને નિકાસ પણ ખારોખાર થાય છે. એટલે માલ ત્યાં સસ્તો પડતો
હશે, પણ ગુજરાત કરતાં વ્યાપારનાં લક્ષણો જૂદાં તો નથી જ. ત્યાં
પણ આયાત કરતાં નિકાસ થોડી છે. આયાતમાં કાપડ, યાંત્રિક
સામાન, ખાંડ, અને મોજશોખની ચીજો આવે છે અને નિકાસમાં
ખનાજ, રૂ, ને ખીયાં વગેરે જાય છે. પુનર્નિકાસનો લાભ કાકીમાવાડનાં
બંદરોને પણ નથી. આ લક્ષણો પ્રાચીન વ્યાપારનાં લક્ષણો કરતાં
તદ્દન ઉલટાં છે, એટલે ગુજરાતના એકંદર વ્યાપારને તો ખોટ હોવી
જોઈએ, કારણ કે ઉપરનાં લક્ષણોથી દેશના કે પ્રાંતના વ્યાપારનું
સરવૈયું સરવાળે લાભકારક નીવડતું નથી.

ગુજરાતના દરીયાઈ વ્યાપાર કરતાં રેલ્વે મારફત ચલે આંતર-
પ્રાંતીય વ્યાપાર ઘણો અમલ્યનો છે. જે કે તે વિષે આપણને તાજ

આંકડા મળી શકતા નથી, પણ ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ માં રેલ્વે મારફતે થયેલા વ્યાપારનાં ને અત્યારના વ્યાપારનાં લક્ષણોમાં કંઈ ફેરફાર થયો નહોતો હોય. તે વખતે રેલ્વે મારફતે થયેલી ગુજરાતની આયાત નિકાશ કરતાં વધારે હતી; જો કે ઇલાકાની આયાત નિકાશ કરતાં ઓછી હતી. આયાતમાં કાલસા, જનવર, રૂ, સુતર, રંગ, દવા, અનાજ, આરસપહાણ, લોખંડનો સામાન વગેરે મુખ્ય હતાં અને નિકાશની મુખ્ય ચીજો દેશી કાપડ, ખોજ, અનાજ, મીઠું, તમાકુ વગેરે હતી. બંગાળા, બિહાર અને ઓરીસ્સા, સંયુક્તપ્રાંત અને મધ્યપ્રાંત-માંથી પુષ્કળ માત્રા આયાત થતો; અને સંયુક્તપ્રાંત, મધ્યપ્રાંત, મધ્ય-હિન્દ અને રજપૂતાનામાં માત્ર નિકાશ થતો. ઇ. સ. ૧૯૨૧-૨૨ ના આંકડા બતાવે છે કે તે વખતે ઇલાકાની અંદરના વ્યાપારમાં પણ ગુજરાતનો હિસ્સો મહારાષ્ટ્રના (ખિમ્મપુર સહિત) કરતાં ઓછો, પણ ખીજા વિભાગોના કરતાં વધારે હતો. ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ ની મથુરી પ્રમાણે ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે મારફતે થયેલી માલની અવરજવર (પરિશિષ્ટમાં બતાવ્યા મુજબ) ઉપરથી પણ સિદ્ધ થાય છે કે એકંદરે રેલ્વે મારફતે નિકાશ કરતા આયાત વધારે થાય છે. આનું મુખ્ય કારણ એ છે કે ગુજરાત મુખ્યત્વે કરીને ખીજા પ્રાંતોમાંથી રૂ, અનાજ અને કાલસા વધારે પ્રમાણમાં આયાત કરે છે; પરંતુ તેટલા જ પ્રમાણમાં મીઠા સિવાય ખીજા વસ્તુઓ ગુજરાતમાંથી ખીજા પ્રાંતોમાં જતી નથી. ગુજરાતમાં મીઠા ઉલોગ ખીલેલો હોવાથી તેનું કાપડ ખીજા પ્રાંતોમાં જાય છે ખરું, પણ મોટા પ્રમાણમાં તેની નિકાશ થતી નથી. છતાં ઇલાકાના આંતરપ્રાંતીય વ્યાપારમાં ગુજરાત પહેલે નંબરે હોવું જોઈએ. દરીયાઈ વ્યાપારની ખીલવણીનો આધાર સ્વતંત્ર બંદરો પર છે, એટલે જ્યાં સુધી ઇલાકાનું સર્વોપરી બંદર મુંબઈ રહેશે, ત્યાં સુધી ગુજરાતનાં બંદરો ખીલશે નહીં. કાઠિયાવાડનાં રાજ્યો જો ધારે તો કૃત્રિમ-ચોળનાથી પણ બંદરોની ખીલવણી જરૂર રાખી શકે; બાકી હાલ તો રેલ્વે કે મોટર મારફતે આ પ્રાંતના વ્યાપારને ખીલી રાકવાને તક રહી છે.

અકરણુ ૮ મું

અર્વાચીન સમયનો વ્યવહાર

અગ્રિય રાજ્યની શરૂઆતમાં વ્યવહારની સ્થિતિ

ગુજરાતમાં રહેલે આવી ત્યાં સુધી જમીનમાર્ગે વ્યવહાર સારી હાલતમાં ન હતો. કાચી સડકો ઉપર વણઝારાઓ બેઠા કે પોગીયા ઉપર માલ લાદીને એક જગ્યાએથી બીજે લઈ જતા. રમતામાં ચોર-લૂંટારાનો ભય પુષ્કળ હોવાથી તેઓને હથિયારો અને સૈનિકો રાખવા પડતા. તેમ કેટલીક વખત લાખીં મુસાફરીમાં પોલીસ મરી જવાથી માથનો પણ ખમાડ થતો. ચોમામામાં જમીનમાર્ગે લગભગ બંધ રહેતો, કારણ કે નદી ઉપર પૂલના સાધન ન હોવાથી નદીને ઝાળંગરી મુકેલ પડતી, તેમ જ રસ્તામાં માથને મંભાગી-ચકતો નહો. સને ૧૮૫૭ ના જાન્યુઆરીમાં ડાહોરી મવનંદ જનગલ મુંબઈ આવ્યો. ત્યારે દેશી અને પેરદેશી બાપારીઓએ માનપત્ર આપેલું અને તેમાં નીચે પ્રમાણે લિખ્યારો દાખલા : “માહેશ દેશ સાથે વ્યવહાર અવાવવાની રીતિ એવી હુજા ઉપજાવનારી છે કે વારે ઘડીએ ઘણીએક કિંમતી, ઝીંગેનો જગર તથા ગાઠી વગર એવરમાં નાશ થાય છે, અને જે ઝીંગે આ બંદર આવે છે તેની કિંમતમાં ઘણો વધારો થાય છે, એટલે કે કોઈ વખતે ખસેં ટકા સુધી; તો પણ ઘણોખરો ભાગ અતિ આવી ચકતો નથી, અને બાકીનો આવે છે તેવો જાતમાં હંમેશાં ઘટાડો થયેલો હોય છે.”^૧ ગેઝેટીયરના-કર્તાઓ પણ જણાવે છે કે ગુજરાતમાં હાલના જેવી સડકો બિંદુવખ દત્તીને અમદાવાદ ગેઝેટીયર-

૧. અમદાવાદમાં, મુળઈ કોંગ્રેસમાં લોકાનોઈસડકીની જારીઆત ને ફાવણ (૧૮૫૩), પ ૩૪-૩૫

નદી કત્તાં લખે છે કે ઇ. સ. ૧૮૫૦ પહેલાં, રસ્તા નદી જેના દના, ચોમાસામાં પુરુંગ મુરદેથી પડતી હતી. ચોમાસાના અને રેલના વખત સિવાય બાકીના દિવસોમાં પહેલાં પાણી ગાડા મારફતે કે વણજારાની ચોટા ઉપર કે મારવાડનાં બેટા ઉપર વ્યવહાર ચાલતો હતો.^૨

મુરત ગેઝેટીયરનો કત્તા પણ લખે છે કે "ઇ. સ. ૧૮૬૩ પહેલાં રસ્તાને સુધારવા માટે, કેંઈ જ ચયેક્ષ્ન ન હતું. આખા જિલ્લામાં ફક્ત ૧૬ માઈલ લંબાઈના પાંચ નામના રસ્તા આવેલા હતા. ઇ. સ. ૧૮૭૬ માં ૩૧૫ માઈલની લંબાઈના ૬૪ રસ્તા હતા. તાપી નદી ઉપરનો પૂલ પણ તે વખતે પૂરા થયો હતો."^૧ દરિયામાર્ગે વ્યવહાર હાનાં વડાણોમાં થતા, પણ મુબઇ બંદર થવાથી ૧૭ મી સદીમાં જે વ્યાપાર મોટા પ્રમાણમાં થતો તે દેવે બંધ થઈ ગયો. ભરૂચમાં ઇ. સ. ૧૮૬૩ સુધી રસ્તાઓ સારી હાલતમાં ન હતા. રેલ્વે થતા પહેલાં ભરૂચ અને ટંકારી સારી રિયતિમાં હતાં. જૂદા જૂદા જાતનાં વડાણો જેવાં કે મજરા, પડાવ, બટેતો, દવ, ટીંગી, કોટીયું, પાટીમાર વગેરે ત્યાં જેવામાં આવતાં. ઇ. સ. ૧૮૨૦ માં દેહગામ, ટંકારી, દેહજ, ભરૂચ અને મંધાર બંદરે વ્યાપાર ચાલતો હતો. ઇ. સ. ૧૮૪૬ સુધી માળવાથી અશીલુ ટંકારી બંદરે આવતું, પણ ઇ. સ. ૧૮૬૧ માં રેલ્વે આવ્યા પછી બંદરોનો જેવો તેવો વ્યવહાર પણ પડી ગયો. ઇ. સ. ૧૮૬૬ માં ભરૂચ અને ધોધાની વચ્ચે આંગળોટથી વ્યવહાર કરવાનો પ્રયત્ન પણ નિષ્ફળ ગયો.^૨ ઇ. સ. ૧૮૪૪ સુધી ખેડમાં શહેરથી શેડી નદીનાં લાકડાના પૂલ સિવાય કોઈ સારો બાંધેલો રસ્તો ન હતો. ઇ. સ. ૧૮૭૮ માં સો માઈલ લંબાઈના ૬ રસ્તા બંધાવેલા હતા. ઇ. સ. ૧૮૬૭ સુધી પંચમહાલ

૨, Ahmedabad Gazetteer, (1879); p. ૬1.

૧, Surat Gaz. (1877), pp. 159-160; ૨. Broach Gaz. (1877); 413-418.

માં પણ જમીનનો વ્યવહાર સારી હાલતમાં ન હતો.^૩ વડોદરાના રાજ્યમાં ફક્ત અગત્યના જીવાની ટેકરી પાસેના રસ્તા બાદ કરતાં રસ્તા એવા ખરાબ હતા કે ફૂતરાને મારવા એકે પથર પણ ન મળતો. ઇ. સ. ૧૮૬૦ પછી ધીમે ધીમે રસ્તા ને રેલ્વેની શાખાએ અંધાવવા લાગી. દરીયાકિનારાનો વ્યવહાર નવસારી અને બિલીમોરા બંદરે સારો આવતો હતો.^૪ કાઠીયાવાડમાં વ્યાપારનો માર્ગ યોધાથી સોમનાથ ને દારકા સુધી હતો. બીજા રસ્તા જિંજુવાડા ને પાટડીથી વડવાણ; વીરમગામથી વડવાણ અને ધંધુકાથી વીરમગામ એ પ્રમાણે હતા. આ રસ્તા જમણામાં આવેલા હોવાથી ઘણા ભાગે વ્યવહાર કિનારાને માર્ગે ચલે. ઇ. સ. ૧૮૪૨ સુધી કિનારા ઉપર વ્યવહારનાં ફર બારાં હતાં.^૫

અર્વાચીન યાંત્રિક વ્યવહારની અગત્ય

યંત્રાએ દેશના વાણિજ્યમાં જેટલું પરિવર્તન કરેલું છે તેટલું બીજા કોઈ પ્રવૃત્તિમાં કરેલું નથી, એ કહેવું કંઈ અતિચયોક્તિમયેલું નથી. ઉદ્યોગમાં, ખેતીમાં વગેરે પ્રવૃત્તિમાં યાંત્રિક શોધોથી પરિવર્તન થયેલું હોય તો તેનું મુખ્ય કારણ યાંત્રિક વ્યવહાર છે. ગમે તેટલી ઉદ્યોગપ્રવૃત્તિ કે વ્યાપારપ્રવૃત્તિ ખીલેલી હોય પણ વ્યવહારનાં સાધનોના અભાવે તેઓ પૂર્ણ કળાએ કદિ પહોંચતી નથી. યાંત્રિક વ્યવહારથી દરેક દેશમાં સારી રીતે ખીલી ચકે તેવી ઉદ્યોગ કે ખેતીની પ્રવૃત્તિને અનુપમ ઉત્તેજન મળેલું છે. ખેતીપ્રધાન દેશો ખેતીને સારી રીતે ખીલવીને પોતાની આબાદી વધારે છે. ઉદ્યોગપ્રધાન દેશો પોતાના ઉદ્યોગને વધારીને સમૃદ્ધિ મેળવે છે. આ પ્રમાણે દરેક દેશ પોતાની યોગ્યતા પ્રમાણે જૂદી જૂદી પ્રવૃત્તિમાં શ્રેષ્ઠતા મેળવીને બીજા દેશો પાસેથી શ્રેષ્ઠ જનતી ચીજો પોતાના શ્રેષ્ઠ માલના બદલામાં મેળવે

૩. Kaira and Panchmahal Gaz., (1879), pp. 68 and 240 & Baroda Gaz. (1883), pp. 142-143, & Kathi-
awar Gaz (1834), pp. 219-226.

છે. આથી યાત્રિક વ્યવહાર, આતંગગિરિય ઉદ્યોગ અને ખીછ પ્રવૃત્તિ-
ઓમાં એક દર વૃદ્ધિ પુષ્કળ કરે છે. આ જ પ્રમાણે દેશના વિભાગોની
પણ ગિચ્છિત સમજવી દેશના જૂદા જૂદા પ્રાંતો દરેક પ્રવૃત્તિને ખીલ-
વવાને લાયક હોઈ શકના નથી. યાં પ્રાંતમાં જંગલોની સારી પેદાશ
હોય, તો પ્રાંતમાં ખેતીની સારી પેદાશ હોય, તો પ્રાંતમાં ઔદ્યોગિક
પ્રવૃત્તિ સારી હોય. આ પ્રમાણે દરેક પ્રાંત પોતપોતાની પ્રવૃત્તિને
ખીલવાને અન્યેઅન્ય લાભકર્તા થાય છે, એટલું જ નહીં પણ દેશની
એક દર સમૃદ્ધિમાં વધારો કરે છે. દુષ્કાળ વગેરે આપત્તિમાં વ્યવહાર એ
એકખીજ પ્રાંતને મદદ કરવાનું ઉત્તમ સાધન છે. યાત્રિક વ્યવહારથી
દેશકાળમાં ધણુ જ પરિવર્તન થયું છે. દૂર દેશમાં ધણુ જ ઓછા
વખતમાં મુસાફરી થઈ શકે છે, તેમ જ એકખીજ દેશના ખખરો
ટુંક સમયમાં મગવાથી તાત્કાલિક ઉપાયો લઈ શકાય છે. તે ઉપરાંત
ખીજ ધણુ લાભ થાય છે.

અર્વાચીન યાંત્રિક વાહનો

અર્વાચીન સમયમાં યાત્રિક વાહનોની પુષ્કળ શોધો થયેલી છે.
જમીનમાર્ગે, દરિયામાર્ગે કે હવામાર્ગે વ્યવહાર થઈ શકે છે. જમીન-
માર્ગે ટુંકા મુસાફરી માટે મોટર કે લોરીઓ અને લાખી મુસાફરીમાં
રેલ્વે એ મુખ્ય સાધનો છે. જળમાર્ગે નદીમાં કે નહેરમાં નાની આગ-
ખોટો અને દરીયામાં મોટી આગખોટો કે સ્ટીમરો એ મુખ્ય સાધનો
છે. હવામાર્ગે હવાધ્વિમાનો કે હવાધ્વવહાણો એ મુખ્ય સાધનો
છે. છેલ્લા સાધનો હિન્દુસ્તાનમાં પણ વપરાવા લાગ્યા છે,
પણ હજી મોટા પ્રમાણમાં વ્યવહારના ઉપયોગમાં આવતા નથી.
તેમનો મુખ્ય ઉપયોગ પત્રવ્યવહાર કે ઉતાડવ્યવહાર માટે થાય છે.
પહેલી બે જાતના સાધનો આ દેશમાં હીક પ્રમાણમાં વપરાય
છે, પણ ખીજ દેશોની સાથે સરખાવતા તેમ જ દેશનો વિસ્તાર
આનમાં લેતા એ સાધનો પૂતા નથી, એ કહેવું ખોટું નથી. ટુંકા
વ્યવહારમાં મોટર ગાડી છેલ્લા દેશકાળી બહુ જ વપરાશમાં આવવા

લાંબી છે અને તેણે રેલ્વેના વ્યવહારને ઘણું જ નુકસાન કરેલું છે તે આગળ ઉપર તપાસીશું. લાંબા વ્યવહારમાં રેલ્વે સિવાય જંમીનમાર્ગે ઓળું સાધન કેઈ નથી. જંમીનમાર્ગે, આ દેશમાં સારા વહેણ-વાળાં નદીઓનાં અભાવે નદીમાં કે નહેરમાં આંગળોટા વેપરાતી નથી. ઉત્તર હિન્દની નદીઓમાં અમુકે અંતર સુધી આંગળોટા ઓરી શકે છે. તે સિવાય કિનારાનો વ્યાપાર અને પરદેશી વ્યાપાર નાની આંગળોટા મારફતે થાય છે. ગુજરાતમાં કાકીયાવાડનાં અમુક બેરો બોદ કેરીએ તો નાનાં બંદરોએ ફક્ત કિનારાનો વ્યવહાર જ રહેતો છે. મુંબઈ બંદરે સર્વેનું નૂર હંરી લીધેલું છે. જંમીનમાર્ગે ગુજરાતમાં નાનાં ગામડાંમાં ગાડા કે ટ્રાણી મારફતે, ખોટા શહેરોમાં મોટર કે ભેરી મારફતે અને આખા વિભાગમાં રેલ્વે મારફતે વ્યવહાર ચાલે છે.

રેલ્વેમાં અને તેના વ્યવહાર

ગુજરાતમાં જણાવ્યા પ્રમાણે આપણા દેશની કે પ્રાંતની સ્થિતિ વિશે ચોક્કસ ખબરો નહીં મળવાથી ઘણી જ અગવડ પડે છે. ઇલાકામાં કે દેશમાં કેટલા કોકરીવાળા અને કેટલા સોધારેણુ રસ્તા છે તેની વાર્ષિક ગણતરી થતી નથી. ઇ. સ. ૧૯૨૮ માં હિન્દના રેલ્વેની ખાંધવણી મોટે ભાગે કમિટિએ કરેલી અને મુંબઈ સરકારે ઇલાકાના રસ્તા વિષેની કરેલી ગણતરી, એ બે નીચેના કાકામાં ખતાવી છે.

કોઠા નં. ૧૧

રસ્તાની જાત	પ્રાકૃતિક સરકારના તાંબામાં (ખાંધવણમાં)	રચાનિક રસ્તામાં તાંબામાં (ખાંધવણમાં)
કાકરીવાળા રસ્તા	૬,૨૧૬	૨,૪૦૪
કોકરી વગરના ..	૨,૩૫૬	૧૮,૨૩૭
એકંદર	૮,૫૭૨	૨૦,૬૪૧

આ ઉપરથી માલમ પડશે કે આખા દેશકિમાં ૮,૭૨૦ માઈલના કાંકરીવાળા અને ૨૦,૫૬૬ માઈલ કાંકરી વગરના રસ્તા હતા. આખા ગુજરાતમાં કુલ રસ્તાઓ છે, તેની અગર પડી ચાંકની મળી. ધણાકમાં દક્ષિણમાં હુમરાળ પ્રદેશ, ઉત્તરમાં સિંધનું રણ અને કાઠિયાવાડમાં ઉચ્ચ પ્રદેશ હોવાથી મૂળ ગુજરાતમાં બીજા પ્રાંતના કસ્ટો રસ્તાઓ વધારે તો હોવા જોઈએ, એમ ધારી શકાય. તે જ કમિટિના સલાહના જવાબમાં પ્રાંતિક સરકાર લખે છે કે “જો કે સિંધ સિવાય ધણાકમાં રસ્તાઓ સારી રીતે પથગણેલા છે, તોપણ ગુજરાત, રજપુતાના વગેરે પ્રદેશોના અમુક ભાગમાં રસ્તાની ખોટ છે. તે ઉપરાંત ક્યાંત રસ્તાઓ જેથી મોટા વ્યવહારથી થઈ શકે તે માટે જોવાથી ફરીથી જોવાની જરૂર છે.” ૨. ઇ. સ. ૧૯૨૨થી ગણતરી પ્રમાણે ગુજરાતના પાંચ ક્ષેત્રોમાં કાંકરીવાળા ૬૬૭ માઈલ અને સાધારણ રસ્તા ૭૬૭ માઈલ હતા, એમ શ્રી મહેતા જણાવે છે. ત્યાર પછી રસ્તાઓ વધેલા હોય તોપણ ગુજરાતના વિસ્તીરના પ્રમાણમાં રસ્તાઓ ઘણા જ ઓછા છે, એમ માની શકાય.”

કાઠિયાવાડના રસ્તાઓની રીતિ વિશે પશ્ચિમ હિન્દનાં દેશી રાજ્યોના એજન્ટ તે જ કમિટિના સલાહના જવાબમાં લખે છે કે “કાઠિયાવાડમાં ચાર મોટા ધોરી રસ્તા આવેલા છે: રાજકોટથી બુનામલ (૬૨ માઈલ); રાજકોટથી ભાવનગર (૧૦૭ માઈલ); રાજકોટથી વડોદરા (૬૬ માઈલ); અને રાજકોટથી નેડીયા (૫૭ માઈલ). આ ધોરી રસ્તા સિવાયના બાકીના રસ્તા તરૂન અગત્ય છે.” બનાસ-કાંઠા વિશે લખે છે કે “પ્રદેશ રેતળ હોવાથી અને કાંકરીના રસ્તાના ઉદ્યોગના અભાવથી કોચા રસ્તા ઉપર વ્યવહાર ચોક્કસ છે અને તેથી

૧-૨ Report, Indian Road Development Committee, Evid. Vol. I, pp. 59-61.

૩ Mēhta, Rural Economy of Gujarat, p. 206.

મોટરવ્યવહારનો ઉપયોગ થવો અસંભવિત છે.^૧ ઈ. સ. ૧૯૩૨-૩૩ માં “ દિન્દના રસ્તા અને રેલ્વેની સ્પર્ધા ” તે વિષય તપાસવા મળેલી કમિટી પણ જણાવે છે કે મુંબઈ ઈલાકામાં ચોક્કસ આંકડા નહીં મળવાથી વ્યવહારની સમ્પત્તી ખરી સ્થિતિ વિશે ચોક્કસ નિર્ણય કરી શકાતો નથી; તેથી માત્ર અંદાજ ઉપર આધાર રાખવો પડે છે. આ કમિટીની ગણતરી પ્રમાણે આશરે ૯,૭૬૦ માઇલ કાંકરીવાળા, ૪,૦૦૦ માઇલ કાંકરી વગરના પણ સારી હાલતમાં અને ૪,૨૦૦ માઇલ ખીર્મ કાંકરી વગરના રસ્તા હતા. હેતલા બન્ને જાતના રસ્તા ચોમાસામાં વ્યવહારને માટે અતિદુષ્ક છે. કાંકરીવાળા એક માઇલ રસ્તા સરાસરી ૧૨૦૨ ચોરસ માઇલ પ્રદેશને લાભ આપે છે અને કાંકરી વગરના સુધરેલા રસ્તાઓ ગણીએ તો મોટરને ઉપયોગી એક માઇલ રસ્તા સરાસરી પ્રમાણે ૫૦૮ ચોરસ માઇલ વિસ્તારને લાભ આપે છે, અને સર્વ રસ્તાઓ ગણીએ તો આંકડો ૪૦૩૫ ચોરસ માઇલ થાય છે.^૨ આ ઉપરથી એમ માની શકાય કે ધણી માણસો સાધારણ રીતે રસ્તાથી બે માઇલની દુરમાં છે, બે કે કેટલેક ઠેકાણે એમ નહીં હોય. ઈલાકાના રસ્તા વિશેની ઉપર્યુક્ત વિગત ગુજરાતને પણ ધણે ભાગે લાગુ પડી શકે. સિંધ, મહારાષ્ટ્ર કે કાઠિયાવાડ વગેરે કરતાં મૂળ ગુજરાતમાં એક બે અપવાદ સિવાય રસ્તાની સ્થિતિ સારી તો નહીં જ હોય.

રસ્તા અને રેલ્વેની દરીકાષ વિશેની કમિટી જણાવે છે કે “ ઈલાકામાં મોટરવ્યવહારની પ્રગતિ સાથે પ્રાંતિક, રથાનિક કે જીલ્લાની સત્તાના નાણાંબંડોળમાં વધારો નહીં થયેતો હોવાથી રસ્તાઓ ધણી જ ખરાબ દયામાં છે. ધણે ઠેકાણે નદીઓ ઉપર પૂતો

૧ Report, Road Development Committee, Evidence Vol. I. pp. 309-310.

૨ Report, Road-Rail Competition, (Bombay Province), pp. 5-7.

બંધાવવાની જરૂર છે. મોટા ગામડામાં હજુ રસ્તાની સગવડ જ નથી. ૧,૦૦૦થી વધારે વસ્તીવાળાં ગામડાંઓ હજુ ધોરી રસ્તાની સાથે જોડાયેલાં નથી.^૧ ગુજરાતમાં પણ રસ્તાની આવી સ્થિતિ હોવી જોઈએ. પ્રાંતનો મોટો ભાગ ગામડાંઓથી વસેલો હોવાથી, ગામડાંને મોટા શહેરની કે નજદીકના રેલ્વે સ્ટેશનની સાથે વ્યવહારથી જોડવાની ખાસ જરૂર છે. રસ્તાની ખીણવણી વિષેની કમિટિના સલાહના જવાબમાં ખી. ખી. એન્ડ સી. આર્થ રેલ્વેના એજન્ટે જણાવેલું કે "વ્યવહારના લાભાર્થે રેલ્વે સ્ટેશનથી તે પાસેના પ્રદેશ સુધી પૂરતા રસ્તાઓ બંધાય, એ ઇચ્છવા યોગ્ય છે અને આ રેલ્વે એવા રસ્તા બંધાવવાની તરફેણમાં પણ સમાન્તર રસ્તાને માટે તદ્દન વિરુદ્ધ છે."^૨ યાંત્રિક યુગ પહેલાંનો ગાડાંનો વ્યવહાર ધ્યાનમાં લેખએ તેા રસ્તાતો વ્યવહાર લાભકર્તા નહીં જણાય, પણ મોટરવાહનો ચવાથી રસ્તાની ઉપયોગિતા ધણી જ વધી છે, એમ થી. ખુશાલ ચંદ શાહ કહે છે.^૩ આ ઉપરથી માલમ પડશે કે ગુજરાતને જેટલી રેલ્વેની વધારે સગવડની જરૂર છે તેથી બહુ ધણી વધારે રસ્તા બંધાવવાની જરૂર છે. ફક્ત એ કે ત્રણ હજાર કાંકરીવાળા રસ્તાથી અંદરના ભાગોના વ્યાપારમાં વૃદ્ધિ થવી મુશ્કેલ છે. કાચા રસ્તાઓ ચોમાસામાં તદ્દન નિરપયોગી થાય છે. તેથી ગુજરાતના એકંદર વ્યાપારને અત્યંત વધારવાને માટે દરેક ભાગમાં સારા કાંકરીવાળા અને પૂરતા રસ્તાઓ એકબીજાને તેમ જ રેલ્વે સ્ટેશનને જોડે તેવા બંધાવવા જોઈએ.

મોટરવ્યવહાર અને તેની રૂપર્યા

છેલ્લા દશકામાં મોટરવ્યવહાર ખુબજ વધી પડ્યો છે. દુકા અંતરમાં મોટરો રેલ્વે સાથે સળંગ હારાકાઈ કરે છે, એટલું જ નહીં

૧ Report, Road and Rail Competition, (Bombay Presidency), pp. 8-9.

૨ Report, Road Development Committee, Evid. Vol. I, p. 317.

૩ K. T. Shah. Trade, Tariffs & Transport, p 400.

‘પેણ’ નાં નાં સારા રસ્તાઓ છે ત્યાં ત્યાં ગાડાને બંદોબે દોવે મોટરો
 કે મોટરોનીઓ વપરાયમા આવતી નથી છે. ‘ન્યા’ રેલ્વે
 રેલ્વેનથી બીજી જગ્યાએ રેલ્વેની સાખા નથી ત્યાં થયું ઉતાર અને
 માલના વ્યવહાર માટે મોટર એ જ મુખ્ય માધન થઈ પડ્યું છે.
 રેલ્વેની માટે ખાસ, રેલ્વેન પગેની નંદર મોટરોને પડતી નથી;
 તેથી હુંકી મુડીમા મોટરવ્યવહાર ગતીની સગવડ મળતા જ
 આશુ થઈ શકે છે. સાર્વારણ રીતે ઔદ્યોગિક સ્થળોએ મોટરોની-
 ઓનો વપરાય થયો જાય છે. દારખાના કે માલોથી રેલ્વે રેલ્વેન
 સુધી લોરીઓ માલની અવરજવરમા જલ્દી જ વપરાય છે. ગુજરાતના
 માંય હજારમાં વ્યાપાર માટે મોટરોનો વપરાય છે તેની
 બેલુઓ નીચેના કોષમાં દર્શાવી છે.

કોષ નં. ૧૨

જાનાનું નામ	વ્યાપારમા વપરાતી મોટરોની સંખ્યા	દર માઈલે લગતો દર
અમદાવાદ	૩૦૬	૬ પાઈ
ખેડા	૨૪૩	૧ આનો
સુરેત	૧૧૮	૧ થી ૨ આનો
પંચમહાલ	૬૬	૧ આનો
ભરૂચ	૩૨	૧ થી ૨ આનો
એકંદર	૭૬૫	

આ ઉપરથી જાનમ પડશે કે અમદાવાદ જિલ્લા ઉદ્યોગમા આગળ
 પડતો હોવાથી મોટરોનો વ્યવહાર ત્યાં સારો ચાલે છે પછી ખેડા,

સુરત એ હાલમાં પણ વ્યાપારપ્રવૃત્તિમાં આગળ વધેલા હોવાથી મોટરોનાં આ સારા ઉપયોગ થાય છે; પણ ફક્ત હાલ મોટર વાહનો વિસ્તાર અને જરૂરીયાતના પ્રમાણમાં ઉપરના અગાઉની પૂરતા છે, એમ ન જ કહી શકાય.

જેમ જેમ આ મોટરવાહનો વધતાં જાય છે તેમ તેમ ટુંકા અંતરમાં રેલ્વેને સમાન્તર રસ્તા ઉપર તેમની હરીફાઈ વધતી જાય છે. દિન્દની લેંગ્થન સર્વ રેલ્વેની પણ એ જ હરીફાઈ છે કે મોટરો ઉપર કંઈ અંકુશ મૂકવો નોંધ્યો. ઈ. સ. ૧૯૨૮ માં રસ્તા વિભાગે કમિટિમાં સંવાદમાં જવાબમાં બી. બી. એન્ડ સી. આર્થ. રેલ્વેના એજન્ટે જણાવેલું કે "ઈ. સ. ૧૯૨૬ ની મથુરા પ્રમોવે લેંગ્થન ૬૮ રેશન આગળ મોટરો રેલ્વેની નાની સાખાઓ માફક કામ કરતી અને ૧૮ મોટરો રેલ્વે સાથે હરીફાઈ કરતી; પણ ત્યાર પછી હરીફાઈ વધી પડી છે." રસ્તા અને રેલ્વેની હરીફાઈ વિષે મળેલી કમિટિ જણાવે છે કે રેલ્વેને સમાન્તર રસ્તા ઉપર મુખ્ય ઇલેક્ટ્રીકાઈ અંકુશ મોટરોને પાંચી ૩૩ મોટરના ગાળામાં કરતી લેંગ્થન ૧૧૧ મોટરો હતાં અને આ બધી મોટરો મોટા ભાગે ગુજરાતના રેલ્વેના આગળ વ્યવહાર ચલાવે છે, એમ સિદ્ધ થાય છે. આ મોટરવાહનો બી. બી. એન્ડ સી. આર્થ. રેલ્વેની સાથે કંટાળે એ સે હરીફાઈ કરે છે તે બાબે કોણમાં જતાવું છે:

ટુલો મ. ૧૩

	રેલ્વેને સમાન્તર રસ્તાઓના ટંકા			હરીફાઈ કરતા એકંદર વાહનો
	પહોળા પાટાની રેલ્વે	મધ્યમ પાટાની રેલ્વે	સાંકડા પાટાની રેલ્વે	
બી. બી. એન્ડ સી. આર્થ. રેલ્વે	(૫'-૬")	(૩'-૪ ૩/૪")	(૨'-૬")	૧૪૧
	૪૦ ટંકા	૪ ટંકા	૧૦૦ ટંકા	

આ ઉપરથી માલમ પડે છે કે સાંકડા પાટાની રેલ્વે સાથે મોટરો બહુ હરીફાઇ કરે છે. બી. બી. એન્ડ સી. આઇ. રેલ્વેને આ હરીફાઇથી વાર્ષિક આશરે રૂ. ૬૩ લાખની ખોટ જાય છે. ઉતાડના વ્યવહારમાં ઘણા ભાગે મોટરો બહુ હરીફાઇ કરે છે; છતાં ખેડ છાંદામાં નદી-યાદ અને કપડવંજ, કપડવંજ અને આણંદ વચ્ચે માલના વ્યવહારમાં હરીફાઇ એટલી વધી પડી હતી કે રેલ્વેને ભાવ ઘટાડવા પડેલા.^૨

મોટરસ્પર્ધાથી લોકોને કે વ્યાપારની પ્રવૃત્તિને એકંદર લાભ થાય છે કે નહીં, તે કહી શકાય નહીં. રસ્તા અને રેલ્વેની હરીફાઇ વિષેની કમિટિ જણાવે છે કે “ઈલાકામાં મોટરવાહનો જે ભાવ લે છે તે સાધારણ રીતે લોકોપયોગી દૃષ્ટિએ ઘણો જ વધારે છે; પણ જ્યાં સ્પર્ધા અત્યંત છે ત્યાં આ ભાવ ઘણો ઓછો માલમ પડે છે. છતાં મોટરવ્યવહાર ઉપર કંઈ વધારે અંકુશ જોઈએ એમ ઘણા માણસનું માનવું છે.”^૧ ગુજરાતમાં ફક્ત અગત્યનાં સ્થળોએ કે જ્યાં રેલ્વેવ્યવહાર નફાકારક છે ત્યાં રેલ્વે જોવામાં આવે છે. જે ઠેકાણે રેલ્વે પહોંચી ન શકે ત્યાં મોટરવાહનોનો ઉપયોગ મોટા પ્રમાણમાં થવો જોઈએ અને તે માટે રસ્તાની ખીલવણીની પણ જરૂર છે. શ્રી. મહેતા જણાવે છે કે ગુજરાતમાં ખેતીની પેદાશની અવરજવર માટે ગામડાથી રેલ્વે સ્ટેશન સુધી સારા રસ્તાઓ અને મોટરવ્યવહારની ઘણી જરૂર છે; તેથી રસ્તાની ખીલવણી જોસબેર થવી જોઈએ.^૨ હાલની રસ્તા અને રેલ્વેની હરીફાઇએ રેલ્વે સત્તા તેમ જ સરકારનું ધણું આન ખેંચેલું છે. ઈ. સ. ૧૯૨૮ માં રસ્તા

૨-૩ Report, Road and Rail Competition, (Bombay Presidency), pp. 11-18.

૧ Report, Road and Rail Competition, (Bombay Presidency), p. 24.

૨ Mehta, Rural Economy of Gujarat, pp. 206-207.

વિશે એક કમિટિ નીમાયેલી ને ઈ. સ. ૧૯૩૩ માં હરીદાષ માટે ખીજી કમિટિ નીમાયેલી. " ઈ. સ. ૧૯૨૫-૨૬ પછી રેલ્વે ઉતા- રૂની આવકમાં સતત ઘટાડો ચાલ્યો છે તે કટલેક અંશે મોટરની વધતી જતી હરીદાષ સિદ્ધ કરે છે. જો ચાંપતાં પગલાં લેવામાં નહીં આવે તો ધણો સરસો, અનુકૂળ અને ઉતાવળો મોટરવ્યવહાર એક વખત શરૂ થયા પછી ફરીથી ઉખાડવો મુશ્કેલ પડશે. ઉતારનો મોટો ભાગ ટુંકી મુસાફરી કરે છે તે વાત ખ્યાનમાં લઈએ તો રેલ્વેને ટુંકા વ્યવહારની અગત્ય બહુ જ છે, એમ સાબીત ચાલે છે. "૩ શ્રી. ખુશાલચંદ શાહ કહે છે તેમ રસ્તા અને રેલ્વેના વ્યવહાર વચ્ચે એવી સરસ વહેંચણી થવી જોઈએ કે જેથી તેનો ઉપયોગ કરનારા- જ્ઞાને તે એકંદરે લાભદાયી નીવડે. "૪

મૂળ ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે અને શાખાઓ

પહેલા પાટાની

ઈ. સ. ૧૮૬૦ માં પહેલવહેલી ઉતરાણથી અંકલેશ્વર શાખા ખુલ્લી મૂકાઈ હતી. ત્યાર પછી નર્મદાથી ભરૂચ, અંકલેશ્વરથી નર્મદા અને સુરતથી ઉતરાણ વગેરે શાખાઓ વ્યવહાર માટે ખુલ્લી મૂકાઈ હતી. ઈ. સ. ૧૮૬૧ માં ભરૂચથી વડોદરા, સચીનથી સુરત, નવસારીથી સુરત અને વજ્રસાડથી નવસારી વગેરે શાખાઓ તૈયાર થઈ હતી. ઈ. સ. ૧૮૬૨-૬૩ માં વડોદરાથી અમદાવાદ સુધી રેલ્વે આવી ગઈ. ઈ. સ. ૧૮૭૧ માં અમદાવાદથી વીરમગામ સુધી રેલ્વે

૩ Sir H. Freeland, " Road Competition, " - Times of India, Aug. 24, 1933. p. 5.

૪ K. T. Shah, Trade, Tariffs & Transport, pp. 400-401.

બાંધાઈ, ^૧ એટલે આખા ગુજરાતમાં ચાંદને પ્રસાર થતી મુખ્યથી, અમદાવાદ અને વીરમગામ સુધી મુખ્ય રેલ્વે (પહોળા પાટાની, ૫'-૬') , તૈયાર થઈ. આ રેલ્વે, થવાથી ગુજરાતના વ્યાપારને, અપૂર્વ નેસ, મળ્યું અને, મુંબઈ બંદર દરીયાઈ-વ્યાપારનું કેન્દ્રરથાન બન્યું, ૫૭ માઈલ કે. ૧૦૦ માઈલ દૂર બંદરોએ માલ જવાને બદલે રેલ્વે રેલ્વે, થવાથી ગુજરાતનો માલ દૂર ૩૦૦, માઈલ સુધી નિકાસ માટે જવા લાગ્યો. ઈ. સ. ૧૮૭૧ પછી, રેલ્વેની શાખાઓ પુરક વધવા લાગી. ઈ. સ. ૧૮૭૫ માં ગોધરાથી આણંદ, સુધી, શાખા, તૈયાર થવાથી પંચમહાલ જિલ્લાનો વ્યવહાર વધવા લાગ્યો. ઈ. સ. ૧૮૭૭ માં, ખુરોધોડાથી વીરમગામ રેલ્વે બંધાઈ, ^૨ એટલે ખુરોધોડાનો માલને ઉદ્યોગ પણ વધવા લાગ્યો. ઈ. સ. ૧૮૮૪ માં વડોદરાથી પહોળા પાટાની રેલ્વે રતલામ સુધી આવી, એટલે માગવાનો વ્યવહાર આ રસ્તે ચાલુ થયો. આ બધી શાખાઓ પહોળા પાટાની હતી, પણ સાથે સાથે મધ્યમ પાટાની અને સાકડા પાટાની શાખાઓ પણ ગુજરાતમાં બંધાવવા લાગી ઈ. સ. ૧૮૭૮-૩૦ માં પહોળા પાટાની, બે વધારે શાખાઓ બાંધવામાં આવી. ^૩ એક વાસદથી કાંદના સુધી જાય છે અને બીજી બોગીવાવીથી વડતાલ સુધી જાય છે.

મધ્યમ અને સાકડા પાટાની,

ઈ. સ. ૧૮૮૦-૮૧ માં દિલ્હીથી, અમદાવાદ સુધી મધ્યમ પાટાની, રેલ્વે પૂરી થઈ. એટલે રજપૂતાના, મારવાડ અને ઉત્તરદિ-દેને વ્યવહાર ચાલુ થયો. ઈ. સ. ૧૯૦૦ માં વીરમગામથી વડવાણ શાખા

૧ History of Indian Railways (1932-33). P. 35.
 ૨ " " " P 35.
 ૩ " " " P. 251.

બંધાઈ, અને ઇ. સ. ૧૯૦૩ માં અમદાવાદથી ધોળકા રેલ્વે થઈ, ૧. પહેલી શાખાથી કાઠીયાવાડના વ્યાપારને વધવાની તક મળી, અને બીજીથી અમદાવાદ જીલ્લાના ધોળકા તાલુકાનો વ્યવહાર વધવા લાગ્યો. અમદાવાદ ધોળકા રેલ્વે ઇ. સ. ૧૯૨૨ ના જુલાઈ સુધી બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વેની શાખા હતી; પણ ત્યાર પછી સરકારે ખરીદી લીધેલી, જે કે તેનો વહીવટ બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વે જ કરે છે. ઇ. સ. ૧૯૨૫ માં ધોળકાથી ધંધુકા સુધી રેલ્વે થવાથી અમદાવાદથી ધંધુકા યાત્રે કાઠીયાવાડમાં જવાનો ખીન્ને રસ્તો ખુલ્લો મૂકાયો. બાદ પ્રદેશના કપાસ અને ઘઉંની પેદાશની નિકાશ માટે આ વ્યવહાર બહુ જ સગવડવાળો થયો છે. વીરમગામથી વઢવાણ થઈને કાઠીયાવાડમાં જવાય છે, પણ ખાસ કરીને બાવનગર રાજ્યને અમદાવાદ-ધંધુકા રેલ્વેથી કાપડો યાત્રા છે. વીરમગામથી વઢવાણ-શાખા ઇ. સ. ૧૮૭૨ માં તૈયાર થઈ હતી, પણ તે વખતે પહોળા પાટાની રેલ્વે હતી. ઇ. સ. ૧૯૦૨ માં તે મધ્યમ પાટાની રેલ્વે થઈ. ૨ ગુજરાતમાં આવેલી આ મધ્યમ પાટાની શાખાઓ બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વેના તાબામાં કે વહીવટ નીચે છે. તે ઉપરાંત સાંકડા પાટાની રેલ્વે આશરે ૭૨ માઇલ લંબાઈની છે. ઇ. સ. ૧૯૧૪ માં ભરૂચથી જંજીર રેલ્વે થઈ, અને ઇ. સ. ૧૯૨૯-૩૦ માં જંજીરથી કાંધી ને સામલ્લી દેહજ શાખાઓ થઈ. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ માં આ રેલ્વેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૨ લાખ હતી. ૩ આ રેલ્વે ભરૂચ જીલ્લાના કપામવાળા પ્રદેશને જોડે છે, તેથી વ્યાપાર સારો ચાલે છે; પણ મોટરની દરીદ્રાથી વ્યવહારને તુકસાન થયું ૪ અને પરીણામે રેલ્વે સંચાએ ત્યાં ચાપતા પગલાં લેવાનું ચર કર્યું છે. ૫

૧. History of Indian Railways, (1931-32), p. 40.

૨. " " " " p. 40.

૩. " " " " p. 51.

૪ Reports of Railway Board on Indian Railways, (1927-28), p. 43; and, (1929-30), pp. 38-39.

તાપ્તી વેલી રેલ્વે

એ રેલ્વે પહોળા પાટાની છે. ઇ. સ. ૧૮૯૮ માં આ રેલ્વે બંધાઈ હતી. તે વખતે તેની લંબાઈ ૩૫૯૧ માઈલ હતી. આ રેલ્વે તાપ્તી વેલી રેલ્વે કંપનીના તામામા છે, પણ તેની દેખરેખ અને વહીવટ બી. બી. એન્ડ સી. આઇ. રેલ્વેને સોંપેલો છે. આ રેલ્વે ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ સુધી ૧૫૫ હર માઈલ લંબાઈની હતી, અને તે જ વર્ષમાં તેની એક દર આવક આશરે રૂ. ૨૭ લાખ હતી. આ રેલ્વેની આવક પરિશિષ્ટમાં બતાવ્યા પ્રમાણે માવના વ્યવહારના આધારે જ છે. માવની આવક ઉતારની આવક કરતા ઘણી જ વધારે છે. તે સામીન કરે છે કે આ રેલ્વે વ્યાપારનું મુખ્ય સાધન છે એ રેલ્વે ઉપર અગત્યના શહેરો સુગત, ઉધના, બારડોલી, બાગ, નદર-બાર અને અમલને આવેના છે. બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વેના મુખ્ય માર્ગને આ રેલ્વે મધ્યહિન્દના વ્યવહાર માથે બેઠે છે. તાપ્તી નદીની આસપાસ ઉત્પન્ન થતી પેદાશ આ માર્ગે જ નિકાસ માટે જાય છે. ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે ઉપર આશરે ૩૨૦, હજાર ટન માવનો વ્યવહાર થયેલો અને તેમાંથી રેલ્વેને આશરે રૂ. ૧૩ લાખ આવક મળેલી. આ માનમાં આશરે ૧૬૦ હજાર ટન માવ આપાન થયેલો ને ૧૩૦ હજાર ટન આ રેલ્વે માર્ગે નિકાસ થયેલો. આ રેલ્વે ઉપર અનાજ, તેલમીયા, રૂ અને તૈયાર કાપડ વધારે આવરજવર થાય છે. સુગત અને અનદેશ વિભાગમાં આ રેલ્વે વ્યવહારનું મુખ્ય સાધન છે.

ગાયકવાડ ચેટલાદ રેલ્વે

આણંદથી ચેટલાદ સુધીની આ રેલ્વે ગાયકવાડના તામામા છે. આ રેલ્વે પહોળા પાટાની છે. ઇ. સ. ૧૮૯૦ માં આ રેલ્વે બંધાઈ હતી. આનો વહીવટ બી. બી. એન્ડ સી. આઇ. રેલ્વે કરે છે, પણ

ગુજરાતની રેલ્વે અને સમુદ્રકિનારાનો
વ્યવહાર દર્શાવતો નકશો.



[પૃષ્ઠ ૧૭૧ સામે]

નફા ગાયકવાડ સરકારને મળે છે. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ માં આ રેલ્વેની લંબાઈ ૨૧-૪૨ માઈલ હતી, ને તેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૫ લાખ હતી.^૧ ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આશરે ૧૧૪ હજાર ટન માલ અવરજવર થયેલો, અને રેલ્વેને તેમાંથી રૂ. ૧૩ લાખની આવક થયેલી. આ રેલ્વે ઉપર આશરે ૯૭ હજાર ટન માલ આયાત થયેલો અને ૧૭ હજાર ટન નિકાશ થયેલો. એ રેલ્વેને માલમાંથી મળતી આવક ઉપરથી માલમ પડે છે કે તેની મારફતે અનાજ, આરસપહાણ, મીઠું, ગોળખાંડ, તેલીબીયાં, રૂ અને તૈયાર કાપડ અને સોખંડ વગેરે માલની અવરજવર વધારે થાય છે.^૨ એકા જલ્લાના વ્યવહારના માટે, આ મુખ્ય સાબા છે.

તારાપુર ખંભાત રેલ્વે

તારાપુર રેલ્વે પણ ઇ. સ. ૧૯૦૨ માં બંધાઈ હતી. આ રેલ્વે ખંભાતના નવાળના કમળમા છે, પણ તેની દેખરેખ અને વહીવટ બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વેને સોપેલા છે. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ માં એ રેલ્વેની લંબાઈ ૧૨-૩૬ માઈલ હતી અને એકંદર આવક આશરે રૂ. ૧ લાખ હતી.^૩ ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે મારફતે આશરે ૩૮ હજાર ટન માલ અવરજવર થયેલો અને રેલ્વેને તેમાંથી આશરે રૂ. ૪૦ હજાર આવક થયેલી. આ માલમાંથી ૨૫ હજાર ટન આયાત થયેલો અને ૧૩ હજાર ટન નિકાશ થયેલો. આ ઉપરથી એમ માલમ પડે છે કે નિકાશ કરતા આયાત રેલ્વે મારફતે વધારે થાય છે. આ રેલ્વે ઉપર અનાજ, આરસપહાણ, લાકડું, રૂ અને તૈયાર કાપડ વગેરે માલની અવરજવર વધારે થાય છે.^૪ ખંભાતના રાજ્યની પેદાશની નિકાશ આ માર્ગે થાય છે. ખંદર પડી ભાંગવાથી હવે રેલ્વે એ જ વ્યવહારનું મુખ્ય સાધન છે. આ રેલ્વે પેટલાદ સુધી જાય છે અને ત્યાંથી ગાયકવાડની પેટલાદ આણંદ રેલ્વે સર થાય છે. આ રેલ્વે પણ પહોળા પાટાની છે.

ગાયકવાડ મહેસાણા રેલ્વે

આ રેલ્વે મધ્યમ પાટાની છે. ઈ. સ. ૧૮૮૭ માં મહેસાણાથી વડનગર શાખા ખુલ્લી મૂકાઈ હતી. ઈ. સ. ૧૮૯૧ સુધીમાં વીરમગામથી મહેસાણા અને વડનગરથી ખેરાળુ એ શાખાઓ તૈયાર થઈ. ઈ. સ. ૧૯૦૮-૯ માં ખેરાળુથી તરંગાદીલ, માણદરોડથી હારીજ અને ચાણુરમાથી બહેચરાજી વગેરે શાખાઓ ખંધાઈ હતી. ઈ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ સુધીની આ સર્વ ગાયકવાડની શાખાઓની લંબાઈ ૨૫૬.૦૧ માઈલ હતી. આ સિવાય ૪૩.૬૭ માઈલ લંબાઈની બીજી શાખાઓ બંધાય છે.^૧ આ રેલ્વેનું જંકશન મહેસાણા છે અને તેની આસપાસ સર્વ શાખાઓ પથરાયેલી છે. તેની વિગત પરિશિષ્ટમાં દર્શાવેલી છે. તે જ વર્ષમાં આ રેલ્વેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૨૧ લાખ હતી. આ રેલ્વેની ઉતારની આવક લગભગ માલની આવક કરતાં બમણી છે. ઈ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં રેલ્વે મારફતે આશરે ૩૨૪ હજાર ટન માલની અવરજવર થયેલી અને તેમાંથી રેલ્વેને આશરે રૂ. ૬૩ લાખની એકંદર આવક મળેલી. આ માલમાંથી આશરે ૨૫૪ હજાર ટન આયાત થયેલો અને ૭૦ હજાર મણ નિકાસ થયેલો.^૨ આ ઉપરથી માલમ પડે છે કે આ રેલ્વે મારફતે આયાત વ્યાપાર ઘણા પ્રમાણમાં થાય છે. ગાયકવાડ રાજ્યના કઠી પ્રાંતમાં આ રેલ્વે પથરાયેલી હોવાથી એક બીજા જીલ્લા સાથે વ્યવહાર સારો ચાલે છે. કઠી પ્રાંતની મુખ્ય પેદાશ અળશી, તેલીબીયાં અને અશીણુ વગેરે આ રેલ્વે મારફતે નિકાસ થાય છે. માલના આકડા પરથી માલમ પડે છે કે આ રેલ્વે ઉપર અનાજ, આરસપહાણુ, મીઠું, ગોળખાંડ, તેલીમીયા અને ૩ તથા તૈયાર કાપડ વગેરે માલની અવરજવર વધારે થાય છે.^૩ આ રેલ્વેનો એક ફાટો ટેક વીરમગામ સુધી જાય છે, બીજો નેત્રંગરોડ તરફ, ત્રીજો આબલીયાસણુ તરફ અને ચોથો બહેચરાજી તરફ જાય છે. ^૪

અમદાવાદ પ્રાંતીજ રેલ્વે

મધ્યમ પાટાની આ રેલ્વે અમદાવાદ પ્રાંતીજ રેલ્વે કંપનીની છે, પણ તેનો વહીવટ બી. બી. એન્ડ સી. આઈ. રેલ્વે કરે છે. ઇ. સ. ૧૮૯૭ માં આ રેલ્વે બંધાઈ ત્યારે તેની લંબાઈ ૫૪-૫૯ માઈલ હતી. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ સુધી એ રેલ્વેની લંબાઈ ૮૮-૭૩ માઈલ હતી અને તે જ વર્ષમાં રેલ્વેને એકંદર આવક આશરે રૂ. ૮ લાખ મળેલી.^૧ ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે મારફતે આશરે ૧૫૧ હજાર ટન માલની અવરજવર થયેલી અને તેમાંથી રેલ્વેને આશરે રૂ. ૩ લાખની આવક થયેલી. આ માલમાંથી આશરે ૭૭ હજાર ટન આયાત થયેલો અને ૭૪ હજાર ટન નિકાશ થયેલો. આ રેલ્વે મારફતે અનાજ, આરસપહાણ, ગોળખાડ, તેલીબીયાં, રૂ અને તૈયાર કાપડ, વગેરે માલની અવરજવર વધારે થાય છે.^૨ આ રેલ્વે હિમતનગર સુધી જાય છે અને ત્યાંથી ખેડબ્રહ્મા સુધી પહોંચે છે. મહીકાંઠા એન્જન્સીની સરહદ પર વ્યવહારનો તે મુખ્ય માર્ગ છે.

રાજપીપળા રાજ્યની રેલ્વે

આ સાકડા પાટાની રેલ્વે રેવાકાંઠા એન્જન્સીમાં વ્યાપારનો મુખ્ય રસ્તો છે. આ રેલ્વે બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વેના અકલેશ્વર સ્ટેશનથી રાજપીપળા સુધી ફોડે છે. ઇ. સ. ૧૮૯૭ માં અકલેશ્વરથી રાજપીપળા સુધી શાખા થયેલી ૧૯૩૦-૩૧ સુધીમાં આ રેલ્વેની લંબાઈ ૩૯-૨૪ માઈલ હતી અને એકંદર આવક આશરે રૂ. ૨૬ લાખ થયેલી.^૩ ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે મારફતે ૩૫ હજાર ટન માલ અવરજવર થયેલો અને તેમાંથી આવક આશરે રૂ. ૧ લાખ થયેલી. આમાંથી આશરે ૧૪ હજાર ટન માલ આયાત માટે ગયેલો અને ૨૧ હજાર ટન નિકાશ થયેલો.^૪ આ રેલ્વે મારફતે પણ અનાજ, તેલીબીયાં અને રૂ વધારે પ્રમાણમાં અવરજવર થાય છે. આ રેલ્વે રાજપીપળા દરબારની છે, પણ બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વે વહીવટ કરે છે.

પાલણપુર-ડીસા રેલ્વે.

મધ્યમ પાટાની આ રેલ્વે બનાસકાંઠા એન્જીનીયરીંગ બ્યુરોના મુખ્ય માર્ગ છે. તે પાલણપુરથી ડીસા સુધી દોડે છે આ રેલ્વે પાલણપુર દરખાગની છે, પણ તેનો વહીવટ બી. બી. એન્ડ સી. આઇ. રેલ્વેને સોંપેલો છે. ઇ. સ. ૧૮૯૩ માં આ રેલ્વે તૈયાર કરી હતી. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ ની મથુગી પ્રમાણે તેની લંબાઈ ૧૭ ૧૧ માઈલ હતી, અને તે જ વર્ષમાં એક દર આવક આશરે રૂ. ૧ લાખ હતી.^૧ રાજ્યની મુખ્ય પેદાશ કપાસ, ડાંગર, સોરઠી, અનાજ, જમણની પેદાશ, બગદ વગેરે આ માર્ગે જ નિકાસ થાય છે. રેલોળ પ્રેક્ષકો આ રેલ્વે મિલકત બીજી બ્યુરોના સાધન કંઈ નથી.

આંધાનેર-શીવરાજપુર પાણી રેલ્વે

આ સાકડા પાટાની રેલ્વે બી. બી. એન્ડ સી. આઇ રેલ્વેના આંધાનેર રેલેયનથી પાણીદીક્ષ સુધી જાય છે. ખતીજવાળા પ્રદેશમાં આ રેલ્વે આવેલી હોવાથી ખતીજની નિકાસ થતી થાય છે. આ રેલ્વે ગુજરાત રેલ્વે કંપનીની છે, પણ વહીવટ બી. બી. એન્ડ સી. આઇ રેલ્વે કરે છે. ઇ. સ. ૧૯૧૧ માં આ રેલ્વે ખુલ્લી મૂકાઈ હતી. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ માં આ રેલ્વેની લંબાઈ ૩૦ ૬૮ માઈલ હતી. એક દર આવક અશરે રૂ. ૧૩ લાખ થયેલી. ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે મારફતે ૫૪ હજાર ટન માનની અવરજવર થયેલી અને રેલ્વેને તેમાંથી રૂ. ૭૦ હજારની આવક મળેલી. વળી આ માલ-માથી ફક્ત ૩ હજાર ટન માલ અયાત થયેલો, પણ ૫૧ હજાર ટન માલ નિકાસ થયેલો. આ સામીત કહે છે કે આ રેલ્વે મારફતે નિ. ઇ. (ખતીજની) વધારે પ્રમાણમાં થાય છે. તે જ વર્ષમાં લગભગ ૨૭ હજાર ટન ખતીજની જ અવરજવર થયેલી.^૨ તે

૧ History of Indian Railways, (1937-38) p. 6
૨-૩ , , 11 ૪૪-૪૭

સિવાય અનાજ, લાકડું અને તેલીબીયાં પણ જોવામાં આવે છે. ખીજની નિકાશની દૃષ્ટિએ આ રેલ્વેની અગત્ય ઘણી જ છે.

નંદીયાદ-કપડવંજ રેલ્વે

આ સાંકડા પાટાની રેલ્વે નંદીયાદ અને કપડવંજ વચ્ચે દોડે છે. એ ગુજરાત રેલ્વે કંપનીની રેલ્વે છે. ઇ. સ. ૧૯૧૩ માં આ રેલ્વે બંધાઈ હતી અને ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ ની ગણતરી અભાવે તેની લંબાઈ ૨૮.૧૮ માઈલ હતી ને તે જ વર્ષમાં એકંદર આવક આશરે રૂ. ૧૬ લાખ હતી.^૧ ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે મારફતે ૨૫ હજાર ટન માલની અવરજવર થયેલી અને તેમાંથી આવક રૂ. ૭૯ હજાર થયેલી. ૧૪ હજાર ટન માલ આયાત થયેલો અને ૧૧ હજાર ટન નિકાશ થયેલો.^૨ આ રેલ્વેને પણ મોટર હરીફાઈએ અસર કરેલી છે.

ગાધરા-લુણાવાડા રેલ્વે

આ પણ સાંકડા પાટાની રેલ્વે ગુજરાત રેલ્વે કંપનીના તાબામાં છે. રેવાકોંડા એજન્સીમાં આ રેલ્વે આવેલી છે. ઇ. સ. ૧૯૧૩-૧૪ માં આ રેલ્વે પૂરી થઈ હતી. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ માં આ રેલ્વેની લંબાઈ ૨૫.૪૯ માઈલ હતી. તે જ વર્ષમાં તેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૧ લાખ હતી.^૩ ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે મારફતે આશરે ૧૪ હજાર ટન માલની અવરજવર થયેલી અને તેમાંથી આવક આશરે રૂ. ૩૬ હજાર થયેલી. આશરે ૪ હજાર ટન માલ આયાત થયેલો, પણ ૧૦ હજાર ટન નિકાશ થયેલો.^૪ અનાજ અને તેલીબીયાં આ રેલ્વે મારફતે બહાર નિકાશ થાય છે.

૧-૨ History of Indian Railways (1932-33) p. 61.

૩-૪ "

,, p. 60.

પ્રીપલોદ-દેવગઢબારીયા રેલ્વે

આ સાંકડા પાટાની રેલ્વે દેવગઢ બારીયા રાજ્યની છે, અને ખી. ખી. એન્ડ સી. આઇ. રેલ્વે તેનો વહીવટ કરે છે. ઇ. સ. ૧૯૨૮-૨૯ માં આ રેલ્વે પૂરી થઈ હતી અને ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ ની ગણતરી પ્રમાણે તેની લંબાઈ ૯૦૫૨ માઈલ છે. તે જ વર્ષમાં આ રેલ્વેને આશરે રૂ. ૬૪ હજારની આવક થયેલી. ઇ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે મારફતે ૪૭ હજાર ટનની અવર-જવર થયેલી ને તેમાંથી રેલ્વેને રૂ. ૬૧ હજારની આવક મળેલી. ફક્ત ૫ હજાર ટન માલ આયાત થયેલો અને ૪૨ હજાર ટન (મુખ્ય લાઠી) માલ નિકાસ થયેલો.^૬ આંખાનેર રેલ્વેની માફક આ રેલ્વેનો નિકાસ વ્યાપાર અગત્યનો છે.

કાઠીયાવાડની મુખ્ય રેલ્વે અને શાખાઓ

ભાવનગર રાજ્યની રેલ્વે

કાઠીયાવાડનું અગ્ર દેશી રાજ્ય ભાવનગર પણ રેલ્વેમાં પહોંત નથી. ઇ. સ. ૧૮૮૦ માં ભાવનગર બંદરથી વડવાણ સુધી રેલ્વે થઈ હતી. ત્યારપછી ધીમે ધીમે શાખાઓ વધવા લાગી અને ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ ની ગણતરી પ્રમાણે આ મધ્યમ પાટાની રેલ્વેની લંબાઈ ૩૦૭.૦૧ માઈલ હતી; ને તે જ વર્ષમાં આ રેલ્વેને એકંદર આવક આશરે ૩૦ લાખ મળેલી. ઇ. સ. ૧૯૧૧ સુધી આ રેલ્વેનો વહીવટ ભાવનગર, ગોડળ, જુનાગઢ ને પોરબંદર રાજ્યોની સંયુક્ત સત્તા નીચે હતો; પણ હાલ આ રેલ્વે ભાવનગર રાજ્યના તાબામાં છે અને તેનો વહીવટ પણ તે જ કરે છે. ફક્ત જસદણ સુધીનો એક ફાટો ભાવનગર અને જસદણ રાજ્યોના સંયુક્ત તાબામાં છે. આ રેલ્વેનો એક ફાટો ઘોળા અને દસા થઈને સાવરકુંડલા જાય છે, બીજો ફાટો શીહોરથી પાલોતાણ જાય છે, ત્રીજો ફાટો બોટાદથી

જસદણ જાય છે, ચોથો ફાંટો સાવરકુંડલાથી મહુવા જાય છે, અને પાંચમો ફાંટો બોટાદથી તગડી ચંપને ધંધુકા જાય છે. ભાવનગર રાજ્યના આશરે ત્રણ હજાર ચો. મા. ના વિસ્તારમાં ૩૦૭ માઇલ લંબાઈની રેલ્વે આવેલી છે, એટલે વિસ્તારના પ્રમાણમાં રેલ્વે પૂરતી છે. ભાવનગર રાજ્યને વળી બંદરનો સારો લાભ હોવાથી રેલ્વેની ખીલવણીમાં લાભ થાય છે.

ગોંડળ રાજ્યની રેલ્વે

આશરે ૧ હજાર ચો. મા. વિસ્તારના ગોંડળ રાજ્યને પણ મધ્યમ પાટાની ૧૮૯-૬૭ માઈલ લંબાઈની રેલ્વે છે. આ રેલ્વેના ત્રણ ફાંટા છે. મુખ્ય ગોંડળ રેલ્વે ઇ. સ. ૧૮૮૧ માં બંધાઈ હતી. તે દસાથી ધોરાજી ચંપને જામજોધપુર જાય છે. ૧૯૩૦-૩૧ ની ગણતરી પ્રમાણે તેની લંબાઈ ૧૦૬-૨૪ માઇલ હતી ને તેજ વર્ષમાં તેની લંબાઈ ૧૦૬-૨૪ માઇલ હતી ને તેજ વર્ષમાં તેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૧૫ લાખ હતી.^૧ બીજી રેલ્વે જેતલસરથી રાજકોટ જાય છે. આ રેલ્વે ઇ. સ. ૧૮૯૩ માં બાંધવામાં આવી હતી. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ માં તેની લંબાઈ ૪૬-૨૧ માઇલ હતી અને એકંદર આવક આશરે રૂ. ૮૩ લાખ હતી. ત્રીજી રેલ્વે ખીજડીયાથી ગાવડકા, ચલાળા, ચંપને ધારી જાય છે. ઇ. સ. ૧૯૧૬ માં આ ફાંટો પૂરો થયો હતો. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ માં તેની લંબાઈ ૩૭-૨૨ માઇલ હતી અને તેની એકંદર આવક રૂ. ૧ લાખ હતી. આ ત્રણે રેલ્વે ઇ. સ. ૧૯૧૧ સુધી ભાવનગર, ગોંડળ, જૂનાગઢ અને પોરબંદરના સંયુક્ત દેખરેખ નીચે હતી; પછી ઇ. સ. ૧૯૧૧ થી ૧૯૧૯ સુધી ગોંડળ અને પોરબંદરની સંયુક્ત દેખરેખ નીચે હતી. ત્યાર પછી પાંચ વર્ષ સુધી (ઇ. સ. ૧૯૨૪) પોરબંદર રેલ્વેની

^૧ History of Indian Railways, (1932-33), pp. 218-219.

દેખરેખ ગોંડળ રેલ્વેના હાથમાં રહી; પણ ઇ. સ. ૧૯૨૪ થી પોર-
બંદર દરબાર તેમની રેલ્વેની દેખરેખ રાખે છે.^૧ ગોંડળ રાજ્યમાં
વિસ્તારના પ્રમાણમાં રેલ્વે સારી પથરાયેલી છે.

જામનગર-દ્વારકા રેલ્વે

આશરે ૩,૮૦૦ ચો. મા. વિસ્તારવાળા નવાનગરના રાજ્યમાં મધ્યમ પાટાની ૧૫૭-૩૫ માઇલ લંબાઈની રેલ્વે આવેલી છે. જામનગર રેલ્વેનો મુખ્ય ફાંટો રાજકોટથી જામનગર થઈને બેડી બંદર જાય છે. આ ફાંટો ઇ. સ. ૧૮૯૭ માં ખુલ્લો મૂકાયેલ હતો. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ ની ગણતરી પ્રમાણે આની લંબાઈ ૫૪-૨૨ માઇલ હતી અને તેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૯ લાખ હતી. બીજો ફાંટો જામનગરથી ખંભાળીયા થઈને કુરંગા જાય છે. તે જ વર્ષમાં તેની લંબાઈ ૬૫-૯૨ માઇલ હતી ને આવક રૂ. ૩૬ લાખ હતી. આ રેલ્વે ઇ. સ. ૧૯૨૩ સુધી જામનગર દ્વારકા રેલ્વે કંપનીની હતી. ત્રીજો ફાંટો ૩૭-૨૧ માઇલ લંબાઈનો કુરંગાથી ઓખા બંદર સુધી ઇ. સ. ૧૯૨૨ માં ગામકવાડે બંધાયેલો હતો. ઇ. સ. ૧૯૨૩ પછી આ ત્રણે રેલ્વે ગામકવાડ ને નવાનગર દરમિયાન અને જામનગર-દ્વારકા રેલ્વે કંપનીના સંયુક્ત કચેરા મુજબ એક જ રેલ્વે તરીકે ઓળખાય છે અને દેખરેખ પણ એકઠી થી છે.

જૂનાગઢ રાજ્યની રેલ્વે

ક. સ. ૧૮૮૮ માં જોતલસરથી જુનાગઢ પહોંચી રેલ્વે થઈ. ત્યારપછી રેલ્વેના ફાંટા વધવા લાગ્યા છે. મુખ્ય ફાંટો જોતલસરથી જુનાગઢ, વેરાવળ થઈને પ્રાચીરોડ સુધી ગયો છે. બીજો ફાંટો સારદીયાથી શાહપુર સુધી ગયો છે. ત્રીજો ફાંટો જુનાગઢથી વીસા-

વાદર જાય છે. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ માં તેની એકંદર લંબાઈ ૧૪૮.૩૩ માઇલ હતી. બીજી ૨૯-૫૮ માઇલ લંબાઈની રેલ્વે બંધાય છે. તે જ વર્ષમાં આ રેલ્વેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૧૪ લાખ હતી. ઇ. સ. ૧૯૧૧ સુધી આ રેલ્વે ચાર રાત્રીઓની સંયુક્ત દેખરેખ નીચે હતી; ત્યારપછી જૂનાગઢ દરબારના તાબામાં આ રેલ્વે આવી અને હવે તેનો પહીવટ સ્વતંત્ર રીતે ચાલુ છે. આ રેલ્વે ઠંઠ વેરાવળ સુધી હોવાથી બંદરો મારફતે આયાત નિકાસ સારી રીતે થઈ શકે છે.

શ્રીમદ્ રાજ્યની રીતે

પહેલાં આ રેલ્વે સાંકડા પાટાની હતી, પણ પછીથી તેને મધ્યમ પાટાની કરવામાં આવી. ઇ. સ. ૧૮૮૬ માં પહેલા વડવાણુ થી વાંકાનેર રેલ્વે થઈ ત્યારપછી મોરળી અને રાજકોટ સુધી તેના ફાંટા બાંધવામાં આવ્યા. આ રેલ્વેનો એક ફાંટો ચાન જંકરાનથી ચોટીલા જાય છે. ઇ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ ની ગણતરી પ્રમાણે આ રેલ્વેની એકંદર લંબાઈ ૧૦૨-૩૩ માઇલ હતી અને તે જ વર્ષમાં તેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૨૦ લાખ હતી. આખી રેલ્વે મોરળી દરબારના તાબામાં અને વહીવટ નીચે છે.^૨ જામનગર દ્વારકા રેલ્વે કે જૂનાગઢ રેલ્વેના કરતાં મોરળી રાજ્યની રેલ્વેની આવક વધારે છે, તેથી સાબીત થાય છે કે આ રેલ્વે હિપર વ્યવહાર પુષ્કળ ચાલે છે. મોરળી રાજ્યમાં આ રેલ્વે વ્યવહારનું મુખ્ય સાધન છે.

પારબંદર રાજ્યની રેલ્વે

ઈ. સ. ૧૮૮૬ માં પહેલી સાખા જામનોંધપુરથી પોરબંદર
ચર્ચ. ત્યારપછી પોરબંદરથી પોરબંદર બંદર સુધી ચર્ચ. તે રેલ્વેનો
એક ફાંટો ખાણ સુધી જાય છે. ઈ. સ. ૧૯૩૮-૩૯ માં આ રેલ્વેની

¹ History of Indian Railways, (1932-33), p. 240.

એકંદર લંબાઈ ૪૧-૨૯ માઈલ હતી અને તે જ વર્ષમાં તેની એકંદર આવક આશરે રૂ. ૪ લાખ હતી.^૧ આ રેલ્વે પણ મધ્યમ પાટાની રેલ્વે છે. આ રેલ્વેની દેખરેખ અને વહીવટ પોરબંદર દરબારના હાથમાં છે. પોરબંદરમાં પત્થરની ખાણો પુષ્કળ હોવાથી બડારગામ પત્થરની નિકાસ બહુ થાય છે. બંદર પણ સારી રીતે ખીણેલું હોવાથી બંદરનો વ્યાપાર પણ સારી રીતે ચાલે છે. પોરબંદરમાં રેલ્વે એ બંધકારનો મુખ્ય માર્ગ છે.

ધાંગધ્રા રાજ્યની રેલ્વે

આશરે એક હજાર ચોરસ માઈલના વિસ્તારવાળા ધાંગધ્રા રાજ્યમાં એક મધ્યમ પાટાની રેલ્વે આવેલી છે. આ ધાખા ધાંગધ્રા દરબારની છે, પણ બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વે તેનો વહીવટ કરે છે. તે સંબંધી કરાર ઈ. સ. ૧૯૧૬માં થયેલા છે. ઈ. સ. ૧૯૧૩-૧૪માં આ રેલ્વેની લંબાઈ ૨૦-૬૩ માઈલ હતી. ઈ. સ. ૧૯૩૦-૩૧ ની ગણતરી મુજબ તેની લંબાઈ ૪૦-૨૮ માઈલ હતી, અને એકંદર આવક આશરે રૂ. ૨ લાખ હતી.^૨ ઈ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં આ રેલ્વે મારફતે આશરે ૪૦ હજાર ટન માલની અવરજવર થયેલી અને તેમાંથી રેલ્વેને આશરે રૂ. ૮૦ હજારની આવક થયેલી. આ માલમાંથી ૨૪ હજાર ટન માલ આયાત થયેલો ને ૧૬ હજાર ટન માલ નિકાસ થયેલો.^૩ આ માલની અવરજવરમાં અનાજ, આરસપહાણ કે પત્થર, મીઠું, ૩ ધવાદિ વધારે પ્રમાણમાં જોવામાં આવે છે. આ રેલ્વે વડવાણથી ધાંગધ્રા અને ત્યાંથી હજવદ સુધી જાય છે.

રેલ્વેનો એકંદર વિસ્તાર

ગુજરાતમાં પયરાયેલી રેલ્વે અને યાખાઓની સંક્ષિપ્ત વિગત પરિશિષ્ટમાં જતાવેલી છે. તે ઉપરાંત રેલ્વેનો નકશો પણ મુખ્ય

૧. History of Indian Railways, (1932-33), p. 289.

૨-૩ " " "

" " p. 50.

શાખાઓ દર્શાવે છે. કચ્છ સિવાયના ગુજરાતનો વિસ્તાર આશરે ૫૬ હજાર ચોરસ માઈલ છે. “ હિન્દની રેલ્વેનો ઇતિહાસ ” એ નામના ગ્રંથમાંથી તૈયાર કરેલી વિગત પ્રમાણે ગુજરાતમાં પચ્ચાસેલી રેલ્વેની લંબાઈ આશરે ૨,૭૦૦ માઈલ થાય છે. આ આંકડો તદ્દન ચોક્કસ છે, એમ તો નજ કહી શકાય. કેટલીક શાખાઓ પ્રાંતની બહાર જતી હશે તો કેટલીક પરપ્રાંતીય રેલ્વે અંદર આવતી હશે. છતાં સામાન્ય રીતે ગુજરાતની રેલ્વેના વિસ્તારનો ખ્યાલ આવી શકશે. પરિશિષ્ટમાં બતાવ્યા પ્રમાણે ગુજરાતમાં ૬૦૪.૩૪ માઈલ પહોળા પાટાની, ૪૫૫.૪૧ માઈલ મધ્યમ પાટાની અને ૫૬૧.૧૨ માઈલ સાંકડા પાટાની રેલ્વે આવેલી છે. એકલા ગુજરાતમાં રેલ્વેનો વિસ્તાર ૧,૭૨૦.૮૭ માઈલ થાય છે. કાઠિયાવાડમાં ૯૮૬.૨૬ માઈલ મધ્યમ પાટાની રેલ્વે આવેલી છે. એટલે એકંદર વિસ્તાર આશરે ૨,૭૦૦ માઈલ થાય છે. સરાસરી એક માઈલ રેલ્વે આશરે ૨૧ ચોરસ માઈલ વિસ્તારને લાભ આપે છે. ઇલાકાના બીજા વિભાગો કરતાં ગુજરાતમાં રેલ્વે સારા પ્રમાણમાં છે. “ રસ્તા ને રેલ્વેની હરીફાઈ ” વિષેની કમિટિ લખે છે છે કે ઈ. સ. ૧૯૩૧-૩૨ માં ઇલાકાના ખાલસા મુલકમાં આશરે ૨,૫૦૦ માઈલની રેલ્વે હતી. તેની ગણતરી પ્રમાણે સરાસરી એક માઈલ રેલ્વે ૩૦ ચોરસ માઈલ વિસ્તારને લાભ આપે છે કે જેથી રેલ્વેથી વધારેમાં વધારે દૂર કોઈ પ્રદેશ ફક્ત ૧૫ માઈલ જ છે.^૧ ગુજરાતમાં ઉપરની ગણતરી પ્રમાણે સાધારણ રીતે કોઈ પ્રદેશ રેલ્વેથી ૧૦ માઈલથી વધારે દૂર નહીં હોય એમ ધારી શકાય, જો કે ઘણી જગ્યાએ રેલ્વે એનાથી વધારે દૂર હશે. તે જ કમિટિ જણાવે છે કે “ હાલના આર્થિક નબળાઈના વખતમાં એક બે અપવાદ સિવાય ઇલાકામાં રેલ્વેની ખીલવણને માટે તક નથી.”^૨ ગુજરાતમાં આટલી રેલ્વેથી વ્યવહાર સારો છે એમ કહેવું બૂલબરેલું છે. વ્યાપારની પ્રગતિને માટે આથી વધારે રેલ્વેની જરૂર છે.

જૂઠા જૂઠા વ્યવહારમાં રોકાયેલી વસ્તી

ગુજરાતમાં રસ્તા અને રેલ્વેનો વ્યવહાર સુખ્યત્વે ચાલે છે. જમીનમાર્ગે વ્યવહારનાં આ બન્ને અગત્યનાં સાધનો છે. જળમાર્ગે વ્યવહાર ગુજરાતમાં નહીં જેવો છે. કાઠિયાવાડના અમુક બંદરો ખાદ કરતા ગુજરાતના બંદરોનો વ્યવહાર ફક્ત કિનારાના પ્રદેશો સાથે રહ્યો છે. કાઠિયાવાડ અને ગુજરાતના દરીયાકિનારે દેશી વહાણો મારફતે વ્યવહાર ચાલે છે. કયા કયાં, કેટલાં વહાણો, કયા કયા માલનો વ્યવહાર કરે છે તેની ચોક્કસ ખબરો મળી શકતી નથી. એટલે તે વિષે કંઈ અભિપ્રાય બધાતો નથી. ઈ. સ. ૧૯૩૧ ના વસ્તીપત્રકની મથુરી પ્રમાણે ગુજરાતમાં વ્યવહારના ધંધામાં કેટલી વસ્તી રોકાયેલી છે તે નીચેના કોષમાં જતાવ્યું છે.

કોષ નં. ૧૪

વ્યવહારનું નામ	સુખ્ય કે આશ્રિત એકંદર રોકાયેલી વસ્તી		
	ગુજરાત	પશ્ચિમ હિંદના એજન્સી	કુલ
પાણીમાર્ગનો વ્યવહાર	૯૫૨૮	૯૩૬૭	૧૮૮૨૫
રેલ્વેનો વ્યવહાર	૨૧૦૪૩	૯૫૨૬	૩૦૫૬૯
રસ્તાનો વ્યવહાર	૧૩૦૫૩	૧૭૬૬૭	૩૦૭૨૦
તારટપાલ વગેરે વ્યવહાર	૨૭૦૬	૧૯૪૨	૪૬૪૮
કુલ	૪૬,૩૩૦	૩૮,૫૩૨	૮૪,૮૬૨

1. Census of India, Vol. XIX. (Baroda), Part I, p. 272 and Vol. VIII. Part II (B P.); p. 223, Vol. X. W. I. States Agency Report p. 73.

આ ઉપરથી ખ્યાલ આવશે કે ગુજરાતની વસ્તીનો મુખ્ય ભાગ રેલ્વે ને રસ્તાના વ્યવહારમાં રોકાયેલો છે. પાણીમાર્ગનો વ્યવહાર ભુજ છે, તેમ જ તાર દ્વારા વગેરેની સગવડ ઘણી જ ઓછી છે. એકંદરે વસ્તીનો માત્ર પોણા ટકો આ વ્યવહારમાં રોકાયેલો છે. શ્રી. ખુશાલચંદ શાહ કહે છે તેમ દેશનો કે પ્રાંતનો વ્યવહાર જૂદાં જૂદાં સાધનો વચ્ચે એવી સરખી રીતે વહેંચાઈ જવો જોઈએ કે જેથી એકંદરે પ્રજાને સંગીન લાભ થાય.^૧ ગુજરાતના વ્યાપારના ભવિષ્યનો આધાર સારા ને પૂરતા કાંકરીવાળા રસ્તા, પૂરતી રેલ્વેની શાખાઓ, રેલ્વે અને મોટરના વ્યવહારમાં પ્રમાણસર પ્રગતિ અને બંદરોની ખીલવણી પર છે.

૧. K. T. Shah, Trade, Tariffs and Transport, pp. 400-401

પ્રકરણ ૯ મું

ઉપસંહાર

જૂગોળ એ વિજ્ઞાનની એક શાખા છે જૂગોળવિજ્ઞાનના અભ્યાસમા પૃથ્વી અને અન્ય આકાશી ગ્રહોની રચના, વિવિધ આવરણોની સ્થિતિ, સર્વવ્યાપક હવામાનની ઘટના અને જૂપૃષ્ઠ ઉપર વસતા પ્રાણી અને વનસ્પતિની વિવિધતાનો સમાવેશ થાય છે. ભિન્ન ભિન્ન પ્રાકૃતિક જનાવો પૃથ્વીના પડ પર ક્યા અને શા માટે થાય છે અને તેમની મનુષ્ય ઉપર શા અસર થાય છે વગેરે શોધી કાઢવું અને સમજાવવું, એ જૂગોળવિજ્ઞાનું કાર્ય છે પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ, મનુષ્યપ્રવૃત્તિ તથા સસ્કૃતિ સાથેના સંબંધનું સકારણ મશોધન કરવું, એ જૂગોળવિજ્ઞાનનું મુખ્ય દષ્ટિબિન્દુ છે ભૌગોલિક દષ્ટિએ અન્વેષણ મપૂર્ણ થાય તે માટે જૂગોળશાસ્ત્રીને પ્રાણીવિજ્ઞાન, વનસ્પતિવિજ્ઞાન, જૂસ્તરવિજ્ઞાન, હવામાનવિજ્ઞાન અને અર્થવિજ્ઞાનના સિદ્ધાન્તોનો આશ્રય લેવો પડે છે પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિના મુખ્ય અંગો ચાર છે જૂપૃષ્ઠરચના, આબોહવા, વનસ્પતિ અને પ્રાણીઓ તેઓ થોડે કે ઘણે અંશે મનુષ્યપ્રવૃત્તિ ઉપર અસર કરી વગર રહેતા નથી આબોહવ, વનસ્પતિ કે પ્રાણીઓની ઉત્પત્તિ, વિવિધતા અને વિમત્તાનો આધાર વળી જૂપૃષ્ઠરચના પર રહે છે

પૂર્વ ગોળાર્ધમા આવેલા એશીયા ખંડના હિન્દુસ્તાન દેશનો ગુજરાત પ્રાત કુદરતી રીતે મુખ્ય ધ્વજાકાના વિભાગોથી જૂડે પડે છે, પરંતુ રાજકીય સમયક માટે તે જૂદા જૂદા જીલ્લા અને દેશી રાજ્યોમા વહેંચાઈ મથે છે ઉત્તરમા રેતાળ પ્રેશ અને અરવલ્લીનો ઉચ્ચપ્રદેશ, પૂર્વે કૃષ્ણરાજ બીનપ્રદેશ અને વિંધ્ય ને સાતપુડાની

ધારો, દક્ષિણે સાતપૂડાની ધારો અને ડાંગરું વન, અને પશ્ચિમે સાગર એ લગલગ અભેદ કોટથી ગુજરાત એક કુદરતી વિભાગ બનેલો છે. ગુજરાતમાં દરેક પ્રકારની પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિ છે, એટલે તેના પણ કુદરતી વિભાગો થઈ શકે એમ છે. ઉત્તર તરફના સપાટ મેદાનવાળા પ્રદેશમાં ફક્ત ઈશાન ખૂણા સિવાય કોઈ જગ્યાએ ડુંગરાળ ભૂમિ નથી. કચ્છના રણમાં અદૃશ્ય થતી બનાસ અને સરસ્વતી નદીઓ ઉપરાંત મોટી નદી સાબરમતી ત્યાં આવેલી છે. ભૂસ્તર-શાસ્ત્રીઓની માન્યતા પ્રમાણે એક વખત પ્રાચીન સરસ્વતી નદી આ પ્રદેશમાં વહીને કચ્છના કે ખંભાતના અખાતમાં મળતી હતી. સાબરમતી અને મહી નદીઓની મધ્યમાં આવેલો ચરોતરનો પ્રદેશ નદીઓના જળમળથી અત્યંત ફળદ્રુપ બનેલો છે. મોટા પ્રવાહવાળી મહી નદી વ્યવહારયોગ્ય નથી, એટલું જ નહીં પણ તેમાંથી નહેરો બાંધીને ખેતી માટે ઉપયોગ થતો નથી. મહી, નર્મદા અને તાપી નદીઓના વહેણવાળા પ્રદેશમાં ફક્ત પૂર્વ સરહદ સિવાય સપાટ રસાળ મેદાનો આવેલાં છે. સમુદ્રકિનારા આગળની જમીન ખારાશ-વાળા હોવાથી રસાળ નથી. એક વખત નર્મદા અને તાપી પશ્ચિમ હિન્દના વ્યવહારનાં મુખ્ય સાધનો હતા અને ભરૂચ અને સુરત અગત્યના બંદરો હતા, પણ તેમના પ્રવાહમાં ધસડાઈ આવતા જળમળ વડે બંદરો નિરૂપયોગી થયાં છે અને તેમાં લાંબા અંતર સુધી વહાણો ફરી શકતાં નથી. નહેરો પણ આ નદીઓમાંથી હલુ બંધાઈ નથી. લગલગ આખી પૂર્વ સરહદ એક ઉચ્ચપ્રદેશ જેવી છે. છેક ઈશાનમાં આવેલી અરવલ્લીની ગિરિમાળા જૂનામાં જૂની છે, એમ ભૂસ્તરશાસ્ત્રીઓનું માનવું છે. આણુ અને આરાસુર પર્વતોની અંતર્ગત રચના જ્વાળામુખીના જેવી છે, કારણ કે ત્યાં વારંવાર ભૂકંપ થાય છે તે આજે પણ જાણીતું છે. પૂર્વ સરહદનો દારપાળ પાવાગઢ પણ અસિંજનિત કે આજેય ખડક છે, એમ ભૂસ્તરશાસ્ત્રીઓએ સાબીત કર્યું છે. મહીકાંઠા અને રેવાકાંઠાના

પ્રદેશો પણ સમુદ્ર સપાટીથી ૫૦૦ ફુટ કરતાં પણ વધારે ઉંચાણવાળા છે. દક્ષિણનો ઝાડીવાળો પ્રદેશ પણ બિન પ્રાકૃતિક રચનાને લીધે જૂદો પડે છે. કચ્છનો રેતાળ પ્રદેશ સમુદ્રમાંથી ઉપસી આવેલો દ્વીપ છે કે જેની પાસેનો દરીયો નદીઓના જળમળ વડે પૂરાઈ ગયો છે. ઝાડીયાવાડ પણ દ્વીપમાંથી દ્વીપકલ્પ બનેલો છે, કારણ કે ફળુ મૂળ ગુજરાત ને ઝાડીયાવાડની વચ્ચેમાં નીચાણવાળા નળકાંઠાની જમીન છે. આખોહવા આખા ગુજરાતમાં આથી એકસરખી નથી. સમુદ્રકિનારા આગળના પ્રદેશમાં હવા ભેજવાળી અને સુખકારક છે. રેતાળ પ્રદેશોમાં હવા સૂકી ને ગરમ છે. પૂર્વ તરફના અને ઝાડીયાવાડના ડુંગરાળ પ્રદેશમાં હવા ઠંડી રહે છે. દક્ષિણના ઝાડીવાળા વિભાગમાં અને ઝાડીયાવાડના ગીર આગળ વધારે વરસાદ પડે છે. છેક ઉત્તરના રેતાળ મેદાનમાં ને કચ્છમાં ઘણો ઓછો વરસાદ પડે છે. બિન બિન પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિને લઈને આ રીતે આખોહવામાં ફેરફાર માલમ પડે છે.

ગુજરાતમાં ઓછાવતા પ્રમાણમાં દરેક પ્રકારની પેદાશ ઉત્પન્ન થાય છે, પણ ખેતીની પેદાશ તેમાં સુખ્ય છે. નદીઓના કાંપથી બનેલી કસદાર જમીન ચરોતર, સુરત અને ભરૂચના સપાટ પ્રદેશમાં જોવામાં આવે છે, એટલે ત્યાં કપાસ પુષ્કળ થાય છે. ભરૂચ જિલ્લામાં ઉત્પન્ન થતો કપાસ બિંબી બતનો છે, જો કે આ કપાસ અમેરીકા કે ઇંગ્લેન્ડના કપાસના જેવો લાંબા તાંતજુવાળો નથી. અનુકૂળ આખોહવાને લીધે ચરોતરમાં લગભગનો પાક સારો થાય છે. દક્ષિણ ગુજરાતમાં વધારે વરસાદ પડતો હોવાથી ડાંગરની પેદાશ ત્યાં સુખ્ય છે. ડુંગરાળ જમીનમાં મકાઈ સિવાય કંઈ પાકતું નથી. તે ઉપરાંત બીજા ખેતીની પેદાશ જેવી કે જીવાર, બાજરી, તેલીશીયાં વગેરે ઘણી જગ્યાએ પાકે છે. ખેતીની પેદાશને લગતો મોટામાં મોટો ઉદ્યોગ મુનરાઈ કાપડ બનાવવાનો છે કે જે સુખ્યત્વે કરીને અમદાવાદમાં કેન્દ્રિત થયેલો છે અને જન ગ્રેસ વગેરે કારખાનાં ગુજરાતમાં ઘણી

જગ્યાએ જોવામાં આવે છે. નાના પાયા પર ચાલતા ડાંગર ખાંડવાના, ધર્લ દળવાના વગેરે ઉદ્યોગો ધણાખરા નાનાં કે મોટાં શહેરોમાં આવેલા છે. એક બે અપવાદ સિવાય ખાંડ બનાવવાનો ઉદ્યોગ કે સીગારેટ બનાવવાનાં કારખાનાં હજુ ગુજરાતમાં સ્થાપવામાં આવ્યાં નથી. આ વિભાગમાં આવેલા બરડો, ચોટીલો, શેત્રુંજો વગેરે નાના ડુંગરાઓ ધાસનાં ખીડોથી છવાયેલા છે કે જ્યાં ઢોરઉછેરનો ધંધો સારો ચાલે છે. પશ્ચિમ સરહદના પર્વતો, ગિરનાર અને ગીરના ડુંગરો ઈમારતી ઝાડોથી ભરપૂર છે અને તે લાકડાની નિકાશ ધણી ચાલે છે. દક્ષિણ ગુજરાત તરફ ફળાઉ ઝાડો સારા પ્રમાણમાં ઉગે છે, પણ હજુ આ ઉદ્યોગ જોષ્ટએ તેટલો ખીલ્યો નથી. જંગલી વૃક્ષોની પેદાશમાંથી ધણા ઉદ્યોગો અને ખાસ કરીને કાગળ બનાવવાનો ઉદ્યોગ સ્થાપી શકાય એમ છે, પણ તે દિશામાં કંઈ તપાસ થઈ નથી. ગુજરાતમાં જૂદાં જૂદાં પ્રાણીઓ જોવામાં આવે છે, પણ ખાસ કરીને ઢોરોનું પ્રમાણ વધારે છે. ઉત્તર તરફના વઢીયાર બળદ, ડાંગ તરફના ડાંગી બળદ અને કાઠીયાવાડના ગીર બળદ ખેતી માટે ઉત્તમ ગણાય છે. ગીરની ભેંસો પ્રમાણમાં વધારે દૂધ આપતી હોવાથી તેની બહાર નિકાશ ચાલે છે. તે ઉપરાંત કચ્છમાં ઘોડા સારા ઉછેરે છે અને ગીરમાં સિંહ જોવામાં આવે છે. પ્રાણીઓની પેદાશને લગતો રેશમી કે ઉનના કાપડ બનાવવાનો ઉદ્યોગ કે ચામડાનો તૈયાર માલ બનાવવાનો ઉદ્યોગ હજુ ગુજરાતમાં મોટા પાયા પર સ્થાપવામાં આવ્યો નથી. વળી ચરોતરમાં ને ભક્ષરાખાદમાં માખણ બનાવવાનો ઉદ્યોગ મોટા પાયા પર સ્થાપી શકાય એમ છે, પણ તે તરફ જોષ્ટએ તેટલું ધ્યાન અપાયું નથી. ગુજરાતની સુખ્ય ખનીજસંપત્તિ મીઠું અને ઈમારતી પથ્થર છે. તે સિવાય સીસું, લોખંડ, ફટકડી અને અગરખ પણ જૂદી જૂદી જગ્યાએથી મળી આવે છે. આ સર્વ ખનીજોનો ઉપયોગ સ્થાનિક ઉદ્યોગોમાં નહીં થતો હોવાથી તેમની નિકાશ ચાલે છે. ગુજરાતમાં દ્રુતલીક જગ્યાએ ખનીજભિન્નિત ઉના પાણીના ઝરા છે, પણ તેમનો

વૈદકીય દૃષ્ટિએ ઉપયોગ થતો નથી. 'ને કે ગુજરાતમાં' ઔદ્યોગિક વિકાસ સાધવાને માટે મોટામાં મોટી ખોટ કાલસાની છે, પણ તેના કુંગરામાંથી વહેતા પ્રવાહોમાં અગાધ જળશક્તિ છે. આ જળશક્તિથી ઉત્પન્ન થતી વિદ્યુત વડે ઘણા ઉદ્યોગો મોટા પાયાપર સ્થાપી શકાય એમ છે, પણ તે ખાખત પૂરતી તપાસ હજી થઈ નથી. તાજેતરમાં ગુજરાતમાં ભરૂચ અને ઘોઘા આગળ ખનીજતેલના કૃવાની શોધ થઈ છે, ને શરૂઆતમાં કુદરતી ગ્વાસની ઘણી વપરાશ વધી શકે એમ છે. આથી ખ્યાલ આવશે કે ગુજરાતમાં ઔદ્યોગિક વિકાસને માટે કુદરતી સમૃદ્ધિ ઘણી છે, પણ તેના માટે જોઈએ તેટલું સંરોધન થઈ નથી. સોડાની અને ખાસ કરીને રાત્તની ઉદાસીનતા આ વસ્તુસ્થિતિ માટે જવાબદાર છે.

વિવિધ પ્રાકૃતિક પરિસ્થિતિને લીધે ગુજરાતમાં વસ્તીનું પ્રમાણ એકસરખું માલમ પડતું નથી. સૌથી ઘાટમાં ઘાટી વસ્તી ચરોતરમાં છે; કારણ કે ત્યાંની અતિથય દળદ્રુપ જમીનમાં ઘણા ખેડૂનેતું પોષણ થઈ શકે છે. અન્ય રમાળ મેદાનોમાં વસ્તી ઓછાવર્તી પ્રમાણમાં આવેલી છે; પણ પશ્ચિમ મરહદના અને કાઠીયાવાડના કુંગરાળ પ્રદેશમાં વસ્તીનું પ્રમાણ ઘણું ઓછું છે. સૌથી ઓછામાં ઓછી વસ્તી કચ્છના રેતાળ પ્રદેશમાં છે કે જ્યાં વરસાદ ઘણો ઓછો પડે છે અને રેતાળ ભૂમિ ખેતી માટે નિરપયોગી છે. વિવિધ કુદરતી રચનાને લીધે ગુજરાતમાં વમતી જૂદી જૂદી જાતિઓની ખાસીવતોમાં ફેરફાર માલમ પડે છે. સારો સરિરજાધિ, વ્યાપારી જીવિ અને કરકસર ઘણા જાગે ઉત્તર ગુજરાતના સોડામાં જોવામાં આવે છે અને દક્ષિણ ગુજરાતમાં વસતા સોડા સામાન્ય રીતે તીવ્ર બુદ્ધિવાળા અને મોજશોખને આદનારા હોય છે. કુંગરાળ અને જંગસોથી ભરપૂર પ્રદેશમાં જોવામાં આવતી કેટલીક અનાથ જાતો મેદાનમાં વસતી મુખેલી પ્રજાના સંસર્ગમાં આવેલી નદી દોરાથી દળ જંગલી અવસ્થામાં છે. પૂર્વ મરહદના કુંગરામાં વસતાં

બીલ, નાયકડા વગેરે અનાય, જાતો શરવીર, બંકજોર ને લંટારા તરીકે જાણીતી છે. મહીકાંઠા અને ચરોતરમાં જેવામાં આવતી કાળી અને ધારાળાની જાત હજુ ચોર અને ગુંહેગાર તરીકે પ્રખ્યાત છે. કાઠીયાવાડમાં ઉંચા, કદાવર, શરવીર ને બહારવડીયા તરીકે જાણીતી કાઠી વગેરે ડુંગરાળ પ્રદેશમાં વસતી જાતો આવેલી છે. ગુજરાતના સમુદ્રકિનારા આગળ વસતી ખારવાની જાત એક વખત સાહસિક નાવિક પ્રજા તરીકે પ્રસિદ્ધ હતી. તેઓ વહાણવટામાં નિપુણ હતા. લાંબી દરીયાઈ સફરો કરતા અને નકશા ત્રયા કંપાસનો ઉપયોગ સારી રીતે કરી શકતા. અંમહ આવતી અનેક આગજોટોને બહાદુર કહાનો અને સાહસિક લાસકર હજુ ગુજરાત પૂરા પાડે છે. ગુજરાતીઓની મોટામાં મોટી ખાસીયત કે જેનાથી હાલ પ્રત્યેક ગુજરાતી વ્યાપારી કામ તરીકે પ્રસિદ્ધ છે અને પરબ્રાંત કે પરદેશમાં જેનાથી તેમની પ્રતિષ્ઠા પડે છે તે તેમની સનાતની વ્યાપારી બુદ્ધિ છે.

પ્રાચીન સમયથી ગુજરાત વ્યાપારની પ્રવૃત્તિમાં આગળ વધેલો પ્રાંત હતો. તે વખતના રાજ્યકર્તાની જાહેજલાલીનું મુખ્ય કારણ પ્રાંતીય વ્યાપારની આજ્ઞાદી હતું. તે સમયના મુસાફરો અને યાત્રાળુઓએ ગુજરાતના વ્યાપારની મુક્તકંઠે પ્રશંસા કરેલી છે. હિન્દુ રાજ્યના સમયમાં તેની જાહેજલાલી વૃદ્ધિ પામી અને બાદશાહી સમયમાં તે જ કાયમ રહી. મોગલ રાજ્યના સમયમાં એકંદરે વ્યાપાર વૃદ્ધિગત થયો નહીં, પરંતુ તે રાજ્યના અસ્ત પછી વ્યાપાર ઉદ્યોગની રિયતિ ખૂણવા લાગી. ત્યારપછીના અશાન્તિના કાળમાં સુધુસિ અવરથા ભોગવતો આ પ્રાંતનો વ્યાપાર અંગ્રેજ રાજ્યના ઉદય પછી અને રેલ્વે, ટાપલ થયા પછી દરીયાઈ અપૂર્વ રીતે ખીલી નીકળ્યો. સ્વતંત્ર હિન્દુ અને બાદશાહી સમયમાં હાલના જેવા વ્યવહારનાં સાધનો નહીં હોવા છતાં તે સમયનો વ્યાપાર એટલો ખીલેલો હતો કે ગુજરાતનો તૈયાર માલ પશ્ચિમના દેશોમાં મોકલ

મૂલ્યે વેચાતો. વળી તે વખતનું વહાણવટુ અને નાણાવટુ પ્રાતની વ્યાપારી પ્રજાના હાથમાં હોવાથી આંતરરાષ્ટ્રીય કે આંતરપ્રાંતીય વ્યાપારને લાભકારક હતું ગુજરાતના બહારનો પુનર્નિકાશનો વ્યાપાર પણ સારી રીતે ખીલેલો હતો અર્વાચીન સમયમાં જો કે શાન્તિ ને બ્યરથા પ્રમાણમાં સારી રીતે રચવાયા અને જળવાયા છે, અને યાત્રિક વ્યવહારના આધનો દરેક ઠેકાણે વપરાશમાં આવતા જાય છે છતાં પ્રાંતીય વ્યાપાર યોગ્ય દિશામાં ખીલેલો નથી ગુજરાતના સર્વ બહારનું નૂરે સુખાષ્ટ બહારે હરી લીધું છે કાકીયાવાડના સ્વતંત્ર બહારો તેની સાથે હરીફાઈ કરે છે તે પણ મધ્યસ્થ સંકારને રચ્યતું નથી કાકીયાવાડના બહારોની (જેમકે ભાવનગર ને બેડી) હાનતી ખીનવણી દર્શાવે છે કે જો રાજ્યની સગીન સહાયતા અને સહાનુભૂતિ હોય તો પહીં લાગેના ફેટાકે બહારોને પુનર્જીવન મળી શકે તેમ છે અમુક બહારોને કુદરતી ગેરનાભો એટલા બધા પ્રતિકૂળ નથી કે તેમની ખીનવણી બિંદુન થઈ શકે જ નહીં

ગુજરાતમાં વ્યવહારની મિથિતિ પણ સંતોષકારક નથી સારા અને પૂરતા કાંચરીવાળા રસ્તાઓની ખોટ હતી પૂર્વમાં નથી ચોમાસામાં કાંચી સડખે વ્યવહારને માટે તદ્દન નિરપયોગી થઈ જાય છે રેલ્વેની સગવડ પણ ઘણી જગ્યાએ જોવામાં આવતી નથી જ્યાં રેલ્વે વ્યવહાર નથી ત્યાં કેટલેક ઠેકાણે મોટરવ્યવહાર શરૂ થયો છે, પણ મોટરો રેલ્વે સાથે ટુકડા અંતરમાં સ્પર્ધા કરે છે તેથી રેલ્વેની સત્તા ખળભળી ઊઠી છે જ્યાં રેલ્વે બાધવી ખચ્યાળ કે પ્રતિકૂળ હોય ત્યાં મોટરવ્યવહાર વધારવાની ખાસ જરૂર છે ખેતીપ્રધાન પ્રાંતમાં ખેતીની પેદાશ દૂર ગામડાઓમાંથી રેલ્વે મથક સુધી લાવવાને મોટર અત્યંત ઉપયોગી સાધન છે, પણ મોટરવ્યવહાર વૃદ્ધિ પામે તે પહેલાં રસ્તાની રિથિતિ પણ સુધરવી જોઈએ વળી મોટર તથા રેલ્વે અદરેઅદર રવાના કરે તેને બદલે સહકા આપીને કંઈ વ્યવસ્થિત રીતે રેતપેતાના ચેંગા કાનમાં વ્યવહાર ચલાવે તો પ્રાંતના વ્યાપારને એકદર ધણે

લાભ કરી રાકાય એમ છે. વળી રેલ્વેનો આદર્શ ‘કેમ આવક વધારવી’ એ ન હોવો જોઈએ, પણ જે પ્રદેશને તે લાભ આપતી હોય તેનો ‘વ્યાપાર કેમ વધારવો’ એ આદર્શ હોવો જોઈએ.

ગુજરાતની વ્યાપારી પ્રજા તેમના સાહસિક અને હિયોગશીલ સ્વભાવ માટે પ્રસિદ્ધ છે. પ્રતિકૂળ સંજોગોમાં પણ આ પ્રજાએ પ્રાતીય વ્યાપારને નારા પામવા દીધો નથી, તેમજ અનુકૂળ સંજોગો મળતાં તેમની સાહસિક વૃત્તિનો ઉપયોગ કરવાનું વિસરતી નથી. અમદાવાદનો આખાદી ભોગવતો અપૂર્વ મીલહિયોગ તે વિશિષ્ટતાનો જ્વલંત દાખલો છે. “સાગરદ્વારા કેળવેલો આંતરરાષ્ટ્રીય સમાગમ ગુજરાતીઓની વ્યવહારપ્રવૃત્તિનું તેમજ એમના પ્રગતિપ્રેમનું મુદ્ધ છે. ગુજરાતનું હજારો વર્ષનું વહાણવડું ગયું છે તે ક્યારે પાછું આવે એનો આધાર કેટલે અંશે પ્રજા સ્વરાજ્ય મેળવી શકે તેના પર છે. આ બાબતમાં જે લાખો નિરાશામાં ‘સિંધિયા સ્ટીમ નેવીગેશન કંપની’ અમર આશાની ઝાખી કરે છે. મુંબઈ, અમદાવાદ ને વડોદરામાં મળતી રેલ્વેએ વિનિમયના નવા પ્રતાપી કેન્દ્રો ઉભા કર્યા છે. હવે વિંધ્યા ને સહ્યાદ્રિ ભેદાધ ગયા છે ને રજપૂતાનાના રણમાં સરળ વ્યાપારમાર્ગો ખુલ્યા છે. જેમ જેમ વ્યવહારના સાધનો વધતા જશે તેમ તેમ વ્યાપારને વિશાળ ક્ષેત્રો મળ્યા જશે. આમ ગુજરાતની વ્યાપારપ્રવૃત્તિનું ભાવિ અધિકું સુંદર દેખાય છે.”

પરિશિષ્ટ

વ્યાપાર અને વ્યવહાર સંબંધી કોઠાઓ

ગુજરાતના દરેક જાતના વ્યાપાર ને વ્યવહારમાં રાકાયેલી વસ્તી બતાવતો કોઠો નં. ૧

જાસો કે એજન્સી	કુલ વસ્તી	મુખ્ય, આશ્રિત કે પેટા કમાણી રીતે ધંધો કરતી વસ્તી.	
		વ્યાપારમાં	વ્યવહારમાં
અમદાવાદ જાસો	૯,૯૯,૭૬૮	૧૯,૮૩૯	૧૦,૬૮૬
ખેડા જાસો	૭,૪૧,૬૫૦	૧૨,૫૪૩	૨,૧૭૩
સુરત જાસો	૬,૯૩,૬૧૩	૧૨,૩૪૬	૭,૨૬૯
પંચમહાલ જાસો	૪,૫૪,૫૨૬	૬,૪૧૭	૩,૦૬૮
ભરૂચ જાસો	૩,૩૪,૧૭૦	૫,૯૭૮	૨,૧૬૬
રેવાકાઠા એજન્સી	૮,૮૮,૦૮૬	૮,૦૧૦	૧,૧૫૨
મહીકાઠા એજન્સી	૫,૧૮,૧૬૪	૧૨,૭૬૯	૧,૪૦૩
સુરત એજન્સી	૨,૧૬,૭૨૫	૧,૬૦૪	૧,૬૫૭
ખલાતનું રાજ્ય	૮૭,૭૬૧	૨,૧૮૫	૮૬૩
વડોદરાનું રાજ્ય	૨૪,૪૩,૦૦૭	૬૭,૦૬૫	૧૫,૮૬૩
પશ્ચિમ દિંદની એજન્સી	૩૯,૯૯,૨૫૦	૧,૨૨,૩૦૩	૩૮,૫૪૨
કુલ	૧૧૩,૭૬,૭૨૦	૨૭૧,૦૬૯	૮૪,૮૬૨

વ્યાપાર અને વ્યવહાર સંબંધી કોઠાઓ.

[૧૯૯]

જૂઠા જૂઠા વ્યાપાર-ને વ્યવહારમાં શેકાયેલી એકંદર
વસ્તી બતાવતો કોઠો નં. ૨ (હજારમાં)

વ્યાપારની જાત	મુખ્ય, આશ્રિત કે પેટા કમાણી તરીકે ધંધો કરતી વસ્તી				વ્યવહારની જાત.
	વ્યાપાર		વ્યવહાર		
	ગુજરાત	પશ્ચિમ હિન્દ એજન્સી	ગુજરાત	પશ્ચિમ હિન્દ એજન્સી	
ચરાશી, નાણાવટી કે કલાકીનો ધંધો	૧૪	૧૨	૯	૯	પાણીમાગનો વ્યવહાર
ફરેક જાતના કાપડ વણાટનો વ્યાપાર	૧૩	૧૭	૨૧	૧૦	રેલ્વેનો વ્યવહાર
ખોરાકની ચીજોનો વ્યાપાર	૫૪	૪૩	૧૩	૧૮	રસ્તાનો વ્યવહાર
ચામડાં, હોટેલ, દવા, રસાયણ, વગેરેના વ્યાપાર	૬૮	૫૦	૩	૨	તારટપાલ વગેરે
કુલ	૧૪૯	૧૨૨	૪૬	૨૯	કુલ

Compiled from the Census Reports of 1931.

મુંબઈ બંદર ને મુંબઈ ઇલાકાનાં બીજાં બંદરો વચ્ચે ચાલતો
દરીયાઈ કિનારાનો વ્યાપાર (વર્ષ ૧૯૨૮ થી ૧૯૩૨)

આયાત-કોડો નં. ૩

(લાખમાં)

ઇલાકાનાં બંદરો	૧૯૨૭ -૨૮ રૂ.	૧૯૨૮ -૨૯ રૂ.	૧૯૨૯ -૩૦ રૂ.	૧૯૩૦ -૩૧ રૂ.	૧૯૩૧ -૩૨ રૂ.
ઇલાકાની અદરના બ્રિટિશ બંદરો	૧૪૩	૧૪૩	૧૩૨	૧૨૩	૧૫૨
ઇલાકાની અદરનાં તે સિવાયનાં બંદરો- કચ્છ	૨૬	૯૭	૨૮	૧૬	૧૧
કાઠીયાવાડ	૫૮૪	૭૬૬	૪૯૪	૩૬૨	૩૫૩
ગોવા	૧૭૮	૧૧૭	૧૭૯	૧૫૬	૮૦
ખાડીનાં બંદરો	૧૦	૧૨	૬	૬	૮
કુલ	૯૪૧	૧૧૧૫	૮૩૯	૬૬૩	૬૦૪

નિકાસ-કોડો નં. ૪

(લાખમાં)

ઇલાકાનાં બંદરો	૧૯૨૭ -૨૮ રૂ.	૧૯૨૮ -૨૯ રૂ.	૧૯૨૯ -૩૦ રૂ.	૧૯૩૦ -૩૧ રૂ.	૧૯૩૧ -૩૨ રૂ.
ઇલાકાની અદરના બ્રિટિશ બંદરો	૨૯૧	૨૨૦	૨૨૪	૧૮૭	૨૧૩
ઇલાકાની અદરનાં તે સિવાયનાં બંદરો- કચ્છ	૪૨	૪૧	૩૯	૨૭	૨૧
કાઠીયાવાડ	૩૧૮	૨૮૧	૨૮૧	૨૫૧	૨૩૨
ગોવા	૫૬	૪૦	૫૧	૩૯	૩૯
ખાડીનાં બંદરો	૧૫	૧૪	૧૮	૧૬	૧૭
કુલ	૭૨૨	૫૯૬	૬૧૩	૫૨૦	૫૨૨

Vide Report of the Ser-Borne Trade of the Bombay
Presidency, (excluding Sindh) for the year ending
March 31, 1932.

ગુજરાતનાં બંદરોના વ્યાપાર બતાવતો કોઠા નં. ૫

(હજારમાં)

વર્ષ	ધોલેરા		ધોધા		ભરૂચ		જંબુસર	
	આયાત	નિકાશ	આયાત	નિકાશ	આયાત	નિકાશ	આયાત	નિકાશ
	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.
૧૯૧૧-૧૨	૫૦૯	૨૫૩	૧૫૪	૩૧૪	૪૦૯૫	૧૭૭૭	૩૧૬	૪૧૧
૧૯૧૨-૧૩	૫૧૦	૧૫૫	૨૪૧	૧૫૨	૩૩૧૭	૧૩૩૪	૨૬૫	૧૦૮
૧૯૧૩-૧૪	૪૮૧	૫૩૧	૧૧૩	૧૯૭	૩૫૬૯	૧૬૦૯	૪૩૧	૭૮૩
૧૯૧૪-૧૫	૫૫૬	૫૪૪	૭૦૮	૧૯૪	૨૬૫૮	૧૧૨૦	૨૯૭	૫૨૭
૧૯૧૫-૧૬	૭૨૧	૩૮૦	૧૪૩	૨૫૬	૨૨૨૨	૧૦૩૮	૧૮૯	૨૪૭
૧૯૧૬-૧૭	૪૭૦	૬૬	૧૭૦	૨૨૯	૨૪૮૧	૧૦૮૯	૨૩૭	૩૪૦
૧૯૧૭-૧૮	૫૦૧	૮૧૩	૧૪૪	૨૨૬	૩૫૪૬	૧૩૦૧	૨૭૬	૩૮૨
૧૯૧૮-૧૯	૪૬૪	૫૬	૧૯૯	૨૬૬	૨૭૩૫	૧૯૯૧	૩૨૨	૫૩૬
૧૯૧૯-૨૦	૪૪૩	૯	૨૨૫	૧૭૯	૨૬૨૨	૮૧૮	૩૧૪	૫૯
૧૯૨૦-૨૧	૨૮૮	૨૩૧	૨૫૬	૨૮૫	૨૨૦૨	૨૧૦૪૬	૧૮૪	૨૬૨
૧૯૨૧-૨૨	૨૬૧	૨૮૯	૨૦૬	૪૧૦	૨૪૭૩	૧૨૬૪	૨૧૪	૨૪
૧૯૨૨-૨૩	૨૫૦	૩૨૮	૧૭૦	૪૬૪	૨૬૨૫	૨૮૫૭	ભરૂચના ભેગા	

વર્ષ	વલસાડ		મુરત		દમણ		ખાતા	
	આયાત	નિકાશ	આયાત	નિકાશ	આયાત	નિકાશ	આયાત	નિકાશ
	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.	રૂ.
૧૯૧૧-૧૨	૮૫૭	૧૩૨૨	૧૮૬૧	૧૧૬૫	૧	૩૪	૩૯૩	૯૯
૧૯૧૨-૧૩	૮૫૦	૧૪૬૪	૧૯૮૪	૬૨૪	૨	૪૩	૫૦૮	૧૩૧
૧૯૧૩-૧૪	૮૯૬	૧૬૨૪	૧૮૨૬	૧૦૭૮	૪૧	૩૮	૩૨૧	૧૬૩
૧૯૧૪-૧૫	૭૦૮	૧૪૬૬	૧૪૨૧	૯૪૬	૪૬	૨૯	૬૦૧	૧૦૫
૧૯૧૫-૧૬	૩૮૧	૭૮૨	૧૨૬૬	૬૯૪	૬૧	૪૦	૫૪૯	૧૦૪
૧૯૧૬-૧૭	૩૮૮	૧૧૩૨	૧૪૪૮	૮૪૪	૬૫	૩૯	૫૬૩	૧૧૨
૧૯૧૭-૧૮	૫૪૩	૧૩૧૧	૯૨૧	૫૪૦	૫૪	૨૫	૩૬૨	૧૧૪
૧૯૧૮-૧૯	૯૬૨	૧૩૨૧	૧૦૧૦	૧૦૯૮	૭૧	૨૦	૨૫૭	૧૭
૧૯૧૯-૨૦	૧૦૦૧	૧૭૩૭	૧૨૪૯	૬૬૦	૮૯	૧૮	૪૦૯	૬૦
૧૯૨૦-૨૧	૭૩૭	૧૮૬૩	૧૩૩૦	૬૫૬	૧૨૦	૩૪	૨૯૨	૮૩
૧૯૨૧-૨૨	૮૫૮	૧૭૯૯	૧૯૭૨	૮૦૮	૧૧૩	૮૯	૪૪૬	૯૦

કાઠીયાવાડનાં બંદરોનો વ્યાપાર-ખતાવતો કોઠો^૧ નં. ૬
(સને ૧૯૧૦-૧૧ સુધી.)

(હજારમાં)

વર્ષ	ભાવનગર		સોરઠ		નવાનગર ને મોરબી	
	આયાત રૂ.	નિકાસ રૂ.	આયાત રૂ.	નિકાસ રૂ.	આયાત રૂ.	નિકાસ રૂ.
૧૯૦૧-૦૨	૧૦,૫૬૬	૫,૩૮૬	૮,૨૦૯	૨,૦૭૬	૪,૦૩૦	૭૫૮
૧૯૦૪-૦૫	૯,૭૮૫	૨૨,૧૪૬	૬,૧૭૯	૩,૬૦૦	૪,૬૭૧	૩,૭૫૮
૧૯૦૭-૦૮	૧૧,૩૨૭	૨૧,૯૫૮	૭,૨૮૩	૮,૨૧૯	૫,૦૧૨	૧,૬૭૩
૧૯૧૦-૧૧	૧૪,૩૧૮	૧૯,૧૪૦	૯,૫૨૭	૮,૭૬૯	૬,૧૨૦	૪,૮૨૦

કાઠીયાવાડનાં બંદરોનો આયાત વ્યાપાર ખતાવતો કોઠો^૨ નં. ૭

બંદર	સને ૧૯૩૧ ના એપ્રિલથી ઑગસ્ટ સુધીની આયાત રૂ.	સને ૧૯૩૨ ના એપ્રિલથી ઑગસ્ટ સુધીની આયાત રૂ.	વધારો કે ઘટાડો + - રૂ.
ભાવનગર	૧૩,૬૨,૨૩૯	૧,૫૨,૪૬,૫૬૮	+૧૩૮,૫૪,૩૬૦
પોરબંદર	૧,૪૩,૪૨૯	૩,૧૯,૬૩૬	+ ૧,૭૬,૨૦૭
નવાનગર	૨૬,૦૬,૬૧૫	૨૦,૭૭,૪૭૯	- ૫,૨૯,૧૩૬
વડોદરા	૨૧,૪૭,૯૮૭	૧૯,૪૦,૧૫૮	- ૨,૦૭,૮૨૯
મોરબી	૬,૪૬,૬૬૭	૬,૧૯,૭૪૩	- ૨૭,૨૨૪
મુનાગઢ	૩,૧૭,૩૫૮	૧,૭૯,૨૩૦	- ૧,૩૮,૧૨૮
ભરૂચ નાદ	૪૩,૪૬૦	૨૭,૦૦૦	- ૧૬,૪૬૦

૧ Vide Gazetteer for Kathiawar (1914)

૨ „ Times of India dated July 31, 1933.

કોઠો નં. ૭ (ચાણ).

માલ	સને ૧૯૩૧ ના એપ્રિલથી ઑગસ્ટ સુધીની આયાત	સને ૧૯૩૨ ના એપ્રિલથી ઑગસ્ટ સુધીની આયાત	વધારો કે ઘટાડો + -
૩ ખાંડ	૧૮૮૮	૧૧૭૫૨૯૭૨	+ ૧૧૭૫૧૦૮૪
યાંત્રિક સામાન	૧૮૮૭૬૬૦	૨૪૩૬૫૩૯	+ ૫૪૮૮૭૯
સુતર ને વણા- ટનો સામાન	૧૯૩૯૪૫	૫૪૦૪૪૯	+ ૪૪૬૫૦૪
સુતરાઉ કાપડ	૮૦૬૯૪	૪૨૧૮૧૪	+ ૩૪૧૧૨૦
લોખંડ	૪૫૭૨૨	૨૭૦૩૫૭	+ ૨૨૪૬૩૫
રંગ ને ચામડું કમાવવાનો સામાન	૨૨૩૯૮૬	૨૨૩૯૮૬	...
યાંત્રિક વાહન- ના વિભાગો	૭૨૪૨૧	૧૯૮૬૦૧	+ ૧૨૬૧૮૦
પોલિથેન	૬૬૧૦	૫૩૭૯૮	+ ૪૭૧૮૮
પોલિથેન	૨૦૫૦	૩૧૩૬૧	+ ૨૯૩૧૧

કાઠીયાવાડનાં બંદરોનો પરદેશ સાથેનો સીધો વ્યાપાર

આયાત વ્યાપાર ખતાવતો કોઠો નં. ૮

(લાખ રૂપીઆમાં)

દેશીરાજ્યનાં બંદરો	સને ૧૯૩૧-૩૨		સને ૧૯૩૨-૩૩	
	કિંમત	ટકા	કિંમત	ટકા
લાવનમર	૭૬	૨૭	૨૩૩	૫૬
નવાનમર	૮૪	૩૦	૭૨	૧૮
વડોદરા	૫૬	૨૦	૫૯	૧૪
ગોરખી	૧૮	૭	૨૦	૫
ગોરખંદર	૧૮	૭	૧૬	૪
જૂનાગઢ	૨૫	૯	૧૩	૩
કુલ	૨૭૭	૧૦૦	૪૧૩	૧૦૦

નિકાશ વ્યાપાર ખતાવતો કોઠો નં. ૯

(લાખ રૂપીઆમાં)

દેશીરાજ્યનાં ખંદરો	સને ૧૯૩૧-૩૨		સને ૧૯૩૨-૩૩	
	કિંમત	ટકા	કિંમત	ટકા
ભાવનગર	૧૯	૨૮	૩૭	૪૬
નવાનગર	૨૨	૩૩	૧૮	૨૨
ખૂનાગઢ	૧૬	૨૪	૧૪	૧૭
વડોદરા	૩	૫	૭	૯
પોરબંદર	૭	૧૦	૫	૬
કુલ	૬૭	૧૦૦	૮૧	૧૦૦

વિરમગામ અને ધંધુકાની લાઘનદોરીદ્વારા થઇને બ્રિટિશ રાજ્ય સાથે થતો કાઠીયાવાડનાં દેશી રાજ્યોનો વ્યાપાર
(મોટે ભાગે પરદેશથી આયાત થયેલો માલ)

ખતાવતો કોઠો નં. ૧૦

(લાખ રૂપીઆમાં)

દેશી રાજ્ય	સને ૧૯૩૧-૩૨		સને ૧૯૩૨-૩૩	
	કિંમત	ટકા	કિંમત	ટકા
ભાવનગર	૬૩	૩૬	૨૨૫	૭૩
બીજાં દેશી રાજ્યો	૧૧૫	૬૪	૮૪	૨૭
કુલ	૧૭૮	૧૦૦	૩૦૯	૧૦૦

મૂળ ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે અને શાખાઓ સંબંધી કોઠો નં. ૧૧
(વર્ષ ૧૯૩૦-૩૧)

	રેલ્વે કે શાખાનું નામ	પાટાની પહોળાઈ ફુટ ને ઈંચમાં	લંબાઈ	એકંદર આવક (હજારમાં)
૧	ગાયકવાડ મહેસાણા રેલ્વે (૧) વીરમગામ મહેસાણા તરંગા હીલ (૨) મહેસાણા કાકોસી મેન્ડાણા (૩) માણુંદ રોડ હરીજ (૪) ચાણુરમા એચરાજી ભોયાણી રોડ (૫) વીજપુર કઠી આંબલીયાસણ	૩-૩૬	૨૫૬.૦૧	૨૦૬૬
૨	તાપ્તી વેલી રેલ્વે	૫-૬	૧૫૫.૭૨	૨૬૫૭
૩	અમદાવાદ પ્રાંતીજ રેલ્વે	૩-૩૬	૮૮.૭૩	૮૩૪
૪	રાજપીપળા રાજ્યની રેલ્વે	૨-૬	૩૬.૨૪	૨૪૧
૫	આંખાનેર શીવરાજપુર પાણી રેલ્વે	૨-૬	૩૦.૬૮	૧૪૪
૬	નદીયાદ કપડવંજ રેલ્વે	૨-૬	૨૮.૧૮	૧૮૦
૭	ગોધરા હુણાવાડા રેલ્વે	૨-૬	૨૫.૪૯	૧૦૬
૮	ગાયકવાડ પેટલાદ રેલ્વે	૫-૬	૨૧.૪૨	૪૮૬
૯	પાલણપુર હીસા રેલ્વે	૩-૩૬	૧૭.૧૧	૧૦૫
૧૦	તારાપુર ખંભાત રેલ્વે	૫-૬	૧૨.૩૬	૧૦૬
૧૧	પીપલોડ દેવગઢવારીઆ રેલ્વે	૨-૬	૯.૫૨	૬૪
૧૨	અમદાવાદ ધોળકા ધંધુકા રેલ્વે	૩-૬	૭૨.૧૫	} આંકડા જૂદા મળતા નથી
૧૩	પાલણપુરથી અમદાવાદ શાખા	૩-૩૬	૮૨.૩૬	
૧૪	વીરમગામથી વડવાણ શાખા	૩-૩૬	૩૬.૦૫	
૧૫	ભરૂચથી જંજીર શાખા જંજીરથી કાવી સમીથી દેવજી	૨-૬	૭૨.૨૮	

કોઠો નં. ૧૧ (ચાલુ)

	રેલ્વે કે શાખાનું નામ	પાટાની પહોળાઈ ફુટ ને ઇંચમાં	લંબાઈ	એકંદર આવડ
૧૬	વલસાડથી વીરમગામ સુધીની મુખ્ય શાખા	૫-૬	૨૨૫.૬૭	આંકડા ભૂલ મળતા નથી
૧૭	આણંદથી ગોધરા શાખા	૫-૬	૪૮.૬૫	
૧૮	ખારાધોડાથી વીરમગામ શાખા	૫-૬	૨૨.૧૨	
૧૯	વડોદરાથી ગોધરા શાખા	૫-૬	૪૨.૩૭	
૨૦	ગોધરાથી દાહોડ શાખા	૫-૬	૪૫.૪૧	
૨૧	વાસદ કડાના રેલ્વે	૫-૬	૨૬.૬૧	
૨૨	ભોરીયાવી વડતાળ રેલ્વે	૫-૬	૩.૭૧	૨૨૧૧
૨૩	ગામકવાડ રાબ્યના તાળાની શાખાઓ	૨-૬	૩૫૫.૭૩	
	કુલ		૧૭૨૦.૮૭	૬૪૧૮

કાઠીયાવાડની રેલ્વે ને શાખાઓ સંબંધી કોઠા નં. ૧૨

(વર્ષ ૧૯૩૦-૩૧)

(હજારમાં)

નં.	રેલ્વે કે શાખાનું નામ	પાટાની પહોળાઈ ફુટ ને ઇંચમાં	લંબાઈ	એકંદર આવક
૧	ભાવનગર રાજ્યની રેલ્વે	૩-૩૬	૩૦૭.૦૧	૩૦૦૬
૨	ગોડળ રાજ્યની રેલ્વે (૧) ગોડળ રેલ્વે (૨) જોતલસર રાજકોટ રેલ્વે (૩) ખીજડીયા ધારી રેલ્વે	} ૩-૩૬	૧૮૬.૬૭	૨૪૬૭
૩	જામનગર ને દારકા રેલ્વે (૧) જામનગર રેલ્વે (૨) જામનગર દારકા રેલ્વે (૩) આખામંડળ રેલ્વે			
૪	જૂનાગઢ રાજ્યની રેલ્વે	૩-૩૬	૧૪૮.૩૩	૧૩૮૫
૫	ખેરખી રાજ્યની રેલ્વે	૩-૩૬	૧૦૨.૩૩	૨૦૩૩
૬	પોરબંદર રાજ્યની રેલ્વે	૩-૩૬	૪૧.૨૬	૩૮૪
૭	ધ્રાગધ્રા રાજ્યની રેલ્વે	૩-૩૬	૪૦.૨૮	૧૬૮
	કુલ		૬૮૬.૨૬	૧૦૬૨૦

ગુજરાતનો રેલ્વે મારફતે થતો વ્યાપાર બતાવતો

કોડો નં. ૧૫

(વર્ષ ૧૯૨૧-૨૨)

(હજારમાં)

પ્રાંત કે વિભાગ	આયાત મણ	નિકાલ મણ	એકંદર મણ
બિહાર ને ઝારીસા	૬૦૩૩	૩૪૫	૬૩૭૮
મધ્યપ્રાંત ને બિરાર	૩૪૩૬	૬૮૨	૪૧૧૮
સંયુક્ત પ્રાંત	૨૨૭૭	૧૩૭૫	૩૬૫૨
બંગાળા	૩૩૧૦	૬	૩૩૧૬
મધ્યહિન્દ	૧૨૮૦	૮૬૩	૨૧૪૩
રજપુતાના	૧૧૫૧	૭૪૨	૧૮૯૩
નિઝામનું રાજ્ય	૮૬૬	૫૨	૯૧૮
પંજાબ	૫૩૩	૩૨૬	૮૫૯
મદ્રાસ	૩૪૮	૪૨	૩૯૦
સિંધ ને બલુચીસ્તાન	૧૧૮	૮૪	૨૦૨
મૈસૂર	૧	૪૩	૪૪
મદ્રાસ કરાચી ને કચ્છકા બંદરો	૧૫૫ (૨૮+૨૬+૧૦૧)	૪૪૨ (૭૦+૧૧૬+૨૫૬)	૫૯૭
કુલ	૨૨૫૦૮	૪૨૦૨	૨૭૮૧૦

ગુજરાતનો મુંબઈ હિલાકાના વિભાગો સાથેનો આયાત
વ્યાપાર બતાવતો કોઠો નં. ૧૬

(વર્ષ ૧૯૨૧-૨૨)

(હજારમાં)

હિલાકાના વિભાગો	રેલ્વે મારફતે આયાત મથુ
મુંબઈ બંદર	૧૨૩૨૫
ઉત્તર મહારાષ્ટ્ર	૮૮૨
કોંકણ	૧૦૩
દક્ષિણ મરાઠા પ્રદેશ	૩૨૦
પશ્ચિમ મહારાષ્ટ્ર	૧૫૮
પૂર્વ મહારાષ્ટ્ર	૧૪૩
	૧૪૪૩૧

Vide Report of the Rail-Borne Trade of the
Bombay Presidency for the year ending March 31, 1922.

ગુજરાતની એકંદર રેલ્વે સંબંધી કોઠા નં. ૧૩

(વર્ષ ૧૯૩૦-૩૧)

વિભાગનું નામ	ક્ષેત્રફળ ચો. મા.	૫-૬ પહોળા પાટાની એકંદર રેલ્વે	૭-૮ મધ્યમ પાટાની એકંદર રેલ્વે	૨-૬ સાંકડા પાટાની એકંદર રેલ્વે	એકંદર રેલ્વે વિસ્તાર	એક માપલ્ય રેલ્વે કુલ ચો. મા. વિસ્તારને દાખ ગણે છે તે
મૂળ ગુજરાત (કચ્છસિવાય)	૩૫૫૦૦	૬૦૪.૩૪	૫૫૫.૪૧	૫૬૧.૧૨	૧૭૨૦.૮૭	૨૧
કોઠીયાવાડ	૨૧૦૦૦	...	૬૮૬.૨૬	...	૬૮૬.૨૬	૨૧
કુલ	૫૬૫૦૦	૬૦૪.૩૪	૧૨૪૧.૬૭	૫૬૧.૧૨	૨૪૦૭.૧૩	૨૧

Compiled from the History of Indian Railways
(1931-32)

મૂળ ગુજરાતની બી. બી. એન્ડ સી. આઈ રેલ્વેની સાથે
હરીદાશ કરતી મોટરોની સંખ્યા બતાવતો કોઠો નં. ૧૪

કયા રેશનથી કયા રેશન સુધી.	અંતર માઇલ	મોટર બસની સંખ્યા
સમાન્તર રસ્તે		
નવસારીથી ગણદેવી	૧૬ ^૩ / _૪	૧
નંદરખારથી દોડેસી	૨૧ ^૩ / _૪	૪
દોડેસીથી નરદાણા	૨૦ ^૩ / _૪	૫
ભરૂચથી જંજીર	૨૯ ^૩ / _૪	૨
અમદાવાદથી સાબરમતી	૫	૩
" સાણંદ	૧૪	૬
આણંદથી નદીયાદ	૧૩	૨૨
વાસદથી બોરસદ	૧૩	૫
નદીયાદથી કપડવંજ	૨૮	૧૩
ગોધરાથી ખરસાલયા	૭	૪
" ડેરાલ	૧૫	
" હાલોલ	૨૪	૧
" શીવરાજપુર	૩૩	૨
ડાકોરથી ઉમરેઠ	૫	૭
" સેવાલીયા	૧૩	૧
નરોડાથી અમદાવાદ	૫ ^૩ / _૪	૧૪
સરખેળથી એલીસબીજ	૭	૧૫
બાવળાથી "	૨૧	૪
ધોળકાથી "	૨૬	૨
કુલ		૧૧૧
આડકતરા રસ્તે		
વીરમગામથી માડણ	૧૬	૪
આણંદથી બોરસદ	૨૨	૧૪
મહેમદાવાદથી મહુધા	૧૨	૫
ડાકોર કપડવંજ	૫૮	૮
કુલ		૩૧

૨૧૨] ગુજરાતનું આકૃતિક અને વ્યાપારી ભૂગોળવિજ્ઞાન

ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વે મારફતે અવરજવર થયેલા માલનું વજન અને તેમાંથી મળેલી આવક બતાવતો કોઠો નં. ૧૭
(વર્ષ ૧૯૩૧-૩૨) (આંકડા સોમાં)

રેલ્વેનું નામ.	માલનું વજન ટનમાં +	મળેલી આવક રૂપિયામાં +
તાપ્તી રેલી રેલ્વે.	૩૨૦૪	૧૨૮૪૨
ગાયકવાડ મહેસાણા "	૩૨૪૦	૬૫૭૫
અમદાવાદ આંતીજ "	૧૫૧૫	૩૨૬૩
ગાયકવાડ પેટલાદ "	૧૧૪૧	૧૫૭૦
રાજપીપળા રાજમની "	૩૫૦	૯૨૮
ધાંગધા રાજમની "	૪૦૩	૮૦૨
નદીયાદ કપડવંજ "	૨૪૩	૭૮૮
આંપાનેર શીવરાજપુર પાણી "	૫૪૦	૭૧૬
પીપસોડ દેવગઢ બારીયા "	૪૬૫	૬૧૨
તારાપુર ખંભાત "	૩૮૮	૪૦૦
ગોધરા લુણાવાડા "	૧૩૮	૨૬૨
કુલ	૧૧૬૨૭	૨૮૮૫૮

+ આ માલની અવરજવરમાં બળતણ, સેનિટા, નવનરો, રેલ્વેની ઓએ, અને પરચુરસુ વસ્તુનો સમાવેશ થાય છે.

Compiled from the History of Indian Railways
(1931-32)

ગુજરાતની મુખ્ય રેલ્વેને વિવિધ માલની અવરજવરમાંથી

(વર્ષ

રેલ્વેનું નામ	અંતર કીમી	પ્રવાહ પ્રતિ વર્ષ	મી.કુ.	ગોળ ખાંડ	લાકડું	અન્ય	તેલી ખીયાં
તાપ્તી વેલી રેલ્વે	૧૩૦૮	૫૬	૩૧૦	૪૫૮	૪૪૦	...	૧૬૧૦
ગાયકવાડ મહેસાણા રેલ્વે	૬૦૦	૩૨૪	૫૫૪	૧૦૮૦	૧૬૦	...	૮૦૭
અમદાવાદ પ્રાંતીય રેલ્વે	૨૫૨	૪૪૮	૧૩૦	૨૩૪	૬૫	...	૫૮૨
ગાયકવાડ પેટલાદ રેલ્વે	૧૫૫	૪૦	૨૪	૭૦	૧૦૨	...	૯૨
રાજપીપળા રાજ્યની રેલ્વે	૧૫૧	૧૨	૧૫	૩૬	૪૬	...	૧૧૨
નદીયાદ કપડવંજ રેલ્વે	૧૧૩	૨૨	૧૨	૭૦	૨૮	૩	૧૫૪
મોંગળા રાજ્યની રેલ્વે	૬૩	૧૪૨	૮૨	૩૮	૧૮	...	૨૦
આંખાનેર શિવરાજપુર પાણી રેલ્વે	૨૬	૧	૪	૭	૬૬	૨૬૮	૪૬
તારાપુર ખંભાત રેલ્વે	૭૭	૧૮	૮	૩૫	૫૪	...	૧૨
પીપલોડ દેવગઢગારીયા રેલ્વે	૭૩	૩	૮	૭	૩૧૦	...	૩૬
ગોધરા હુણાવાડા રેલ્વે	૫૩	૫	૧૫	૨૦	૩૧	...	૬૭

મળતી આવક બતાવતો કોઠો નં. ૧૯

૧૯૩૧-૩૨)

(આંકડા સોમાં)

ક્ર. નં. કોષ્ટક	ધાસ	ફળ	લોખંડ	આસતેલ	પેટ્રોલ	તમાકુ	પરચુરણ પ્રાણીની યીંજો	બીજી યીંજો	એકંદર આવક
૧૭૧૭	૨૪૯	૧૫૦	૩૧૯	૨૪૩	૩૦	૫૩૯	૬૭૯	૨૪૧૩	૧૦૮૨૧
૬૪૦	૨૫	૯૭	૨૪૧	૪૯	૫૦	૫૮	૨૮૩	૧૦૮૮	૬૩૮૬
૩૬૩	૭૩	૫૨	૭૭	૩૨	૪૨	૧૫	૧૫૦	૫૬૧	૩૧૦૬
૩૩૨	૧૧	૧૫	૩૩	૨૨	૩	૧૭૦	૩૦	૪૦૨	૧૫૦૧
૧૮૬	૩	૯	૨૮	૧૫	૫	૩	૬૬	૧૮૯	૮૭૯
૧૪૫	૯	૨૩	૨૬	૨૫	૫	૨	૨૭	૧૦૮	૭૭૨
૧૨૦	..	૧૨	૧૧	૯	૨	૫	૧૫	૨૦૨	૭૬૯
૪	૯	...	૮	૪	...	...	૪૨	૯૧	૫૮૨
૬૧	૬	૫	૯	૧૦	૨	૧૧	૧૫	૫૫	૩૭૮
૪	૮	...	૪	૩	૨	૨	૬૭	૫૪	૫૮૧
૭	૩	૨	૯	૬	...	...	૨૧	૫૭	૩૨૬

ग्रन्थसूचि.

Books

- (1) Altekar, A. S., Ancient Cities in Gujarat and Kathiawar. (1926).
- (2) Brown, J. C., India's Mineral Wealth. (1923)
- (3) Burgess, J., Visit to Gujarat in December 1866
(1870)
- (4) Brown R. N. R., Principles of Economic Geography
(1929)
- (5) Blache De La, Principles of Human Geography.
- (6) Joslen, F., Cattle of Bombay Presidency (1905)
- (7) Mehta, J. M., Study of Rural Economy of Gujarat.
(1930)
- (8) Mukherjee, B. B., Economic and Commercial Geography of India. (1934)
- (9) Ovington, J., Voyage to Surat in 1689. (1928).
- (10) Page, D., Physical Geography.
- (11) Robert, D. C. W. Climate (considered especially in relation to man). (1908).
- (12) Shah, K. T., Trade, Tariffs and Transport in India (1923)
- (13) Smythies, E. A., India's Forest Wealth. (1924).
- (14) Thomas, S. E., Modern Geography. (1931).
- (15) Wadia, D. N., Geology of India.
- (16) Vakharkar, B. B., Connection between the Physical Geography of India and its History. (1922)

Gazetteers & Reports

(17) Gazetteer of the Bombay Presidency:—

- „ Vol IV, Ahmedabad. (1879).
- (18) „ Vol IV B., Ahmedabad. (1927).
- (19) „ Vol VII., Baroda. (1883).
- (20) „ Vol V, Cutch, Palanpur & Mahikantha. (1880).
- (21) „ Vol III, Kaira & Panchmahal. (1879).
- (22) „ Vol III B., Kaira & Panchmahal. (1926).
- (23) „ Vol VIII., Kathiawar. (1884).
- (24) „ Vol VIII B., Kathiawar. (1914).
- (25) „ Vol V B., Mahikantha (1926)
- (26) „ Vol VI B., Rewakantha, Cambay & Surat Agency. (1927).
- (27) „ Vol II, Surat & Broach. (1877).
- (28) „ Vol II B, Surat & Broach. (1926).
- (29) „ Vol IX Part I, Gujarat Population. (1901)
- (30) Census of India, Vol VIII Part II., Bombay Presidency. (1933)
- (31) „ Vol X., Western India States Agency. (1933)
- (32) „ Vol XIX., Baroda Part I. (1932).
- (33) Government of India Publication, History of Indian Railways (1931-32).